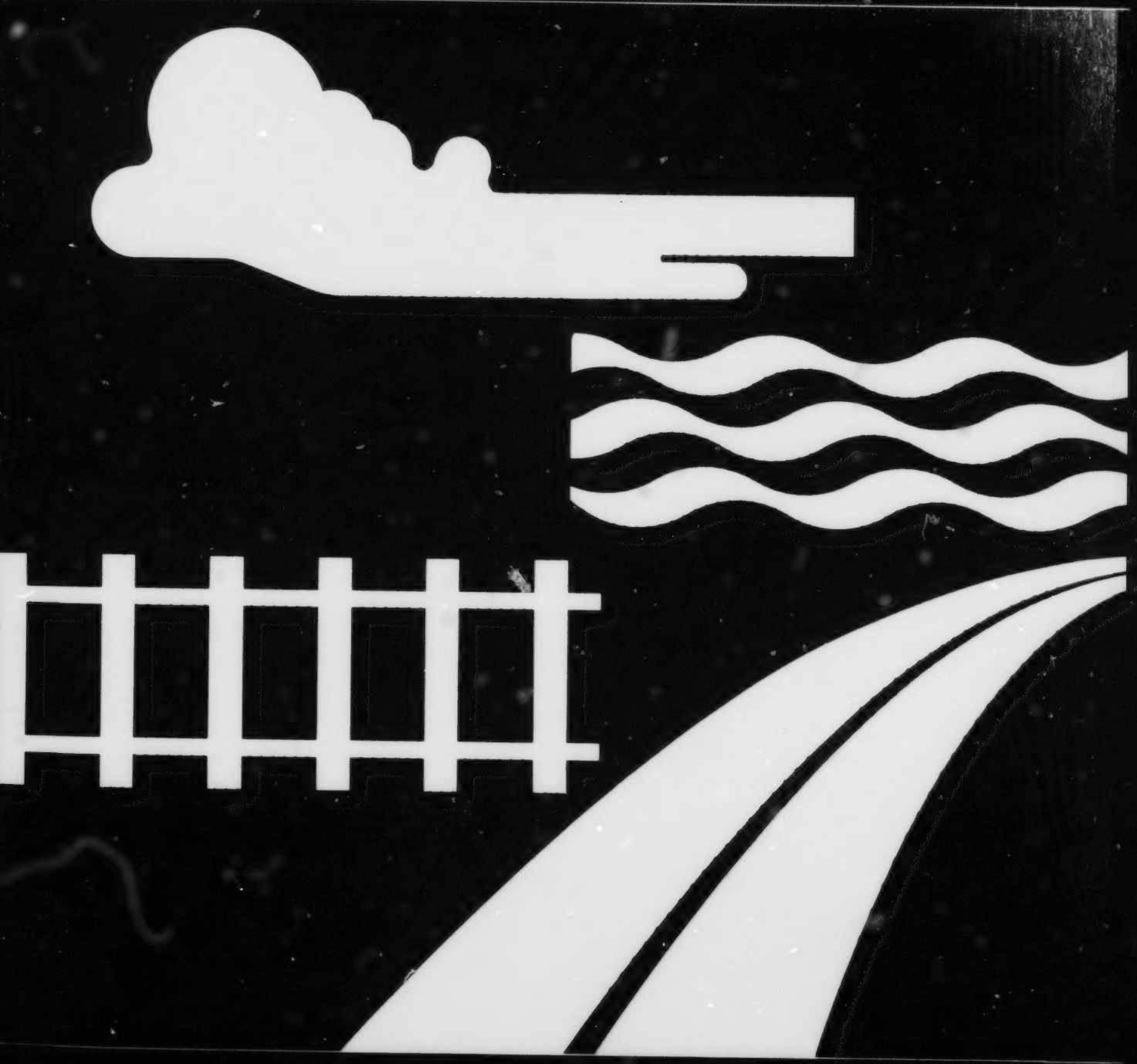
Canada

National Transportation Agency of Canada

Office national des transports du Canada

Annual Report 1990



Annual Report of the National Transportation Agency of Canada 1990

© Minister of Supply and Services Canada 1991
Catalogue No. TW1-1/1990
ISBN 0-662-58067-2

Printed in Canada

91-03372/

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

Président
Office national des transports
du Canada

The Honourable Doug Lewis, P.C., F.C.A., Q.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the third annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1990.

Sincerely,

Erik Nielsen

Erik Nielsen

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

"... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act, 1987*

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

MEMBERS

Craig S. Dickson
Edmund J. O'Brien
Nicolle Forget
Keith Penner
George Minaker*
Kenneth Ritter
James D. Mutch
Edward Weinberg

PRINCIPAL OFFICERS

The Honourable Erik Nielsen,
Chief Executive Officer

Keith Thompson,
Executive Director

Suzanne Clément,
Secretary

Amelita Armit,
Director General,
Dispute Resolution Branch

Gavin Currie,
Director General,
Market Entry and Analysis Branch

Mike Parry,
Director General,
Transportation Subsidies Branch

André Poulin,
Director General,
Human Resources Branch

Doug Rimmer,
Director General,
Corporate Management and Regional Operations Branch

Marie-Paule Scott,
General Counsel,
Legal Services Branch

* Temporary Member

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION 1

MEMBERS 13

SECRETARIAT 17

DISPUTE RESOLUTION BRANCH 19

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH 27

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH 35

INTERNAL SERVICES

- Legal Services Branch 47
- Corporate Management and Regional Operations Branch 53
- Human Resources Branch 61

INTRODUCTION

This is the third annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission which had regulated transportation in Canada since 1967.

The new transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive market-place. Economic regulation has been reduced. In establishing the new regulatory body, there is a new emphasis on problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the new regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing new multi-modal and market-oriented objectives.

Members

The Act provides for the appointment, by the Governor in Council, of a Chairman, a Vice-Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional Members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer, responsible for controlling the work of both Members and staff.

The Members are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as Chief Operating Officer, is responsible for the administration of the NTA and its staff.

Branches

The NTA has seven branches:

- The **Market Entry and Analysis Branch** is responsible for domestic licensing; the licensing of Canadian and foreign air carriers for operations from and to Canada; and the enforcement of licensing requirements. This Branch also participates in the negotiation of international air agreements and monitors the economic impact of regulatory reform.
- The **Dispute Resolution Branch** provides services to assist in the resolution of disputes about rates and services between carriers and shippers/travellers in all modes of transportation under the Agency's jurisdiction. This includes formal and informal investigations of air, marine and rail complaints, rail competitive access provisions (competitive line rates and interswitching), mediation, and final offer arbitration. Other areas of responsibility are: the rail infrastructure program; acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; pilotage tariffs; regulation of international air tariffs; regulation of northern marine tariffs; administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*; and the regulation of transportation facilities, equipment and services provided to travellers with disabilities in Canada.
- The **Transportation Subsidies Branch** is responsible for the management of subsidy and rate programs that determine appropriate compensation for rail services provided by eligible transportation companies. The Branch also evaluates proposals to rationalize rail networks, and monitors rail investment and expenditures for western grain transportation.
- **Legal Services Branch** provides legal advice to the Members and staff of the NTA. It also acts as legal representative for the Agency at meetings, conferences, public hearings, inquiries and, when required, at judicial proceedings in the Federal and Supreme Courts.
- The **Corporate Management and Regional Operations Branch** is responsible for the design and operation of the NTA management processes and related information systems; the provision of comprehensive services in support of NTA programs in the areas of informatics, records management, finance, administration, internal audit and communications. It is also responsible for the functions and responsibilities of the regional offices, and for the coordination of their programs.
- The **Human Resources Branch** is responsible for developing and implementing personnel administration and official languages policies, systems and programs aimed at assisting the NTA in the attainment of its objectives under the *National Transportation Act, 1987*. It also ensures that the management of human resources is in accordance with policies established by the central agencies.
- The **Secretariat** is responsible for recording Agency decisions and orders, editing, reviewing, producing and issuing decisions, orders, reports and notices, drafting and processing regulations in accordance with government policy. It also plans Agency meetings, maintains parliamentary liaison (Standing Committee on Transport), administers public hearings and inquiries, coordinates all translation services as well as ministerial and executive correspondence.

HIGHLIGHTS OF 1990

Abolition of Additional Fares for Persons With Disabilities

The Agency has determined that it is an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities to require payment of additional charges for either the seat used by a required assistant, or for an additional seat to accommodate a disability. It has therefore submitted regulations, for approval by the Governor in Council, which abolish these charges for air travel within Canada.

The proposed regulations, which will make it easier for persons with disabilities to travel within Canada, are the product of views solicited from over 1,200 parties having an interest in transportation services available to persons with disabilities. The draft regulations will be published in the *Canada Gazette*, giving interested parties further opportunity to comment.

Canadian Partner Ordered to Make System Accessible to Persons With Disabilities

In September 1990, the Agency ordered Canadian Partner to make its transportation system accessible to persons with disabilities. This decision is the direct result of an application by a passenger who, among other issues relating to the transportation of persons with disabilities, claimed she faced undue obstacles to her mobility as a result of the airline's policy. In its decision, the Agency indicated its intention to regulate the domestic air carriage of persons with disabilities in small aircraft, and establish minimum standards for the training of personnel of providers of transportation services.

Advance Payments Protection

A number of air carriers operating non-scheduled international charter services ceased operations in 1990 due to insolvency. The Agency undertook to strengthen advance payments protection for passengers on charter services by increasing the number of air carriers required to protect advance payments. Revisions to the *Air Transportation Regulations* were developed which would substantially enhance advance payments protection at the air carrier level. These will shortly be published in Part I of the *Canada Gazette* for industry comment.

Environmental Assessment Review - Exclusion List

In May 1990, the Agency completed the environmental assessment exclusion list which identified the types of proposals before the Agency that would not produce any adverse environmental effects or whose effects could be simply and routinely mitigated. All such proposals would be automatically excluded from any further environmental assessment. The Agency list was approved by the Federal Environmental Assessment and Review Office (FEARO) in October.

Northern Air Hearing

This hearing took place in May in Inuvik, Rankin Inlet and Iqaluit to hear concerns expressed by interested parties regarding: applications by Canadian Airlines International Limited (CAIL) and Northwest Territorial Airways Limited to amend certain of their northern licences; and the northern air licensing system in general, which came into effect in January, 1988.

The decision from this hearing was issued on June 28, 1990.

The applications were approved by the Agency, but conditions were set on the service to be provided by CAIL on the Yellowknife-Rankin Inlet-Iqaluit route.

Little comment was made during the course of the hearing concerning the northern air licensing system in general.

Amendments to the Air Courier Provisions of the *Air Transportation Regulations*

These amendments, which affect sections 11, 16 and 115 of the *Air Transportation Regulations*, received Governor-in-Council approval on October 25, 1990. They reduce the restrictions placed on charter air carriers in serving the transportation requirements of courier services, by allowing domestic charter air services to provide charter aircraft to more than one courier service. They also remove the restriction on domestic and international charter air services regarding the types of goods that may be transported for courier services.

Administrative Improvements to the Processing of Applications for Air Licences

During 1990, improvements were made in the following areas:

- Public Notices of Applications (the contents of which are prepared by the Agency, but are required to be placed in newspapers at the applicant's expense), have been substantially shortened, thus reducing the applicant's advertising costs.
- The requirement of an applicant to file evidence of being "Canadian", pursuant to the definition of the word in the *National Transportation Act, 1987*, is now part of section 1 of the two-stage application process. Moving this requirement from section 2 to section 1 of the application procedures should hasten and improve the regulatory process for Canadian air carriers.
- Letter decisions advising applicants for certain air services that they have satisfactorily completed the first stage of the two-stage application process, have replaced formal Agency decisions. This change is expected to clarify the application process. The second stage of the application process has to be completed to the Agency's satisfaction before a licence is issued.

Enhanced Air Carrier Liability Insurance Compliance Program

The *National Transportation Act, 1987* prohibits an air carrier, licensed by the Agency, from operating a domestic or international service without up-to-date liability insurance in accordance with the requirements of the *Air Transportation Regulations*. Such air carriers must have a current Certificate of Insurance on file with the Agency.

During 1990, the Agency instituted a procedure to notify licensees, by registered mail, when their Certificate of Insurance is about to expire. If a licensee fails to submit a replacement certificate on time, it faces immediate action by the Agency to suspend its licence.

Final Offer Arbitration

During 1990, the first application for final offer arbitration was referred to an arbitrator. A decision was rendered within the 90-day time limit. The dispute concerned rates offered by CN to Parrish and Heimbecker Ltd., for a single car movement of grain from Hanover, Ontario, to Montreal, Quebec and Halifax, Nova Scotia. CN subsequently applied to the Agency to set aside the decision of the arbitrator in favour of Parrish and Heimbecker Ltd., on the grounds that the rates chosen were below compensatory levels. The Agency concluded that the decision of the arbitrator was final and binding and denied CN's application.

Public Interest

The Agency held its first public hearings concerning section 59 of the *National Transportation Act, 1987* during 1990. The applicant, Container Port of Saskatchewan Corporation, alleged that the failure of CN and CP to negotiate satisfactory rates and service levels applicable to its proposed inland container terminal facility was prejudicial to the public interest. The Agency decided to hear both applications together, but during the hearing the applicant withdrew the allegations against CP. The Agency ruled in the case against CN that the applicant had not proven to the satisfaction of the Agency that CN's failure to negotiate rate and service levels satisfactory to the applicant was prejudicial to the public interest.

Non-compensatory Rate

In November 1989, CP alleged that a freight rate established by the Burlington Northern Railroad for the movement of canola oil from Winnipeg, Manitoba to Warren, Minnesota was non-compensatory. Following a public hearing in March 1990, the Agency determined that the rate for the portion of the movement of freight in Canada was non-compensatory. It disallowed the rate and ordered that a compensatory rate be established.

Agency Mandate

In 1990, the Agency conducted a review of its mandate with respect to the regulation of VIA Rail. This review resulted in a decision to relieve VIA of its obligation to seek the approval of the Agency when discontinuing or adjusting its service frequency levels. The Agency found its current role to be redundant, given that VIA service levels continue to be governed by the contract

between VIA and the Crown. This decision was consistent with the Agency objective to maintain a minimal level of regulation.

Running Rights

Through the granting of running rights, the Agency can require one railway to allow another railway to operate over its lines. Three applications for such rights are currently under review. Determinations in these matters may affect the future of short-line railways in Canada. One of the applications involves M.O.Q., a federally-incorporated railway, seeking access to CN lines between Moncton, New Brunswick and Windsor, Ontario. The applicant proposes to operate intermodal units of highway trailers only.

Rail Connections

In 1990, the Agency conducted an inquiry into an application by Port Stanley Terminal Rail Inc., a provincially-regulated railway, for connection with CP and CN at St. Thomas, Ontario. Connection provisions ensure that railways may make physical connection to allow for the furtherance of traffic so shippers are not isolated. In November 1990, the Agency ordered the connection with CN, but rejected the request for connection to CP.

Cost Apportionment

In October 1990, the Agency adopted the *Guidelines on Cost Apportionment of Grade Separations*, which will be used as the basis for Agency decisions where there is a dispute over the costs of a grade separation project. These Guidelines were developed after consideration of submissions which were received following distribution of a draft policy to over 800 interested parties.

Rail Rationalization

The *National Transportation Act, 1987* prohibits any railway from abandoning more than four per cent of its total route miles annually. In 1990, the Agency rendered decisions on eleven CN, eight CP and one CSXT application for rail line abandonment.

Decisions on the CN applications and six other 1989 abandonment applications resulted in 1.2 per cent of CN's total route miles being abandoned in 1990. The eight CP applications resulted in decisions authorizing the abandonment of 3.9 per cent of CP's total route miles in 1990. Of these, five decisions, representing 0.7 per cent of CP's total route miles were instances where Order-in-Council protection for rail line abandonment had been removed. Such trackage is not included in the four per cent abandonment limit.

While no public hearings were held in 1990 for rail line abandonment applications, the Agency held one public hearing in Alberta with respect to the conveyance of CP's Coronation and a portion of Lacombe Subdivisions to Central Western Railway.

WGTA 1990 Costing Review

Every four years the Agency conducts a costing review to establish the total cost of moving western grain by rail. This review establishes the basis for developing annual rate scales and subsidy payments for the four subsequent crop years.

The 1990 costing review determined that the total rail costs for 1988 were $796.4 million. The Agency's determination reflected disallowances in railway costs which lowered eligible costs by over $120 million. CN and CP appealed the Agency decision to exclude $18.5 million in measurable/non-recurring costs from the base year costs. The ruling of the court was unanimous in rejecting the appeal of the railways and upholding the Agency's decision.

Rail Subsidy Payments

In 1990, the Agency paid $687.8 million to support Canadian rail transportation. Funds were allocated as follows:

- $645.2 million in assistance lowered western grain transportation costs for Canadian agricultural producers;
- $35 million paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty;
- $1.8 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export; and
- $5.8 million paid for losses incurred by non-VIA passenger-train services.

Charges to VIA Rail Canada

The Agency reports to the Minister of Transport by providing annual determinations for charges made by CN and CP, to VIA Rail, for services rendered. These charges are calculated according to the *Railway Costing Regulations* and are made pursuant to an operating contract in force between VIA Rail and the railways.

During 1990, the Agency finalized charges for the years 1985 to 1988 for both CN and CP. The Agency's settlement invoice determinations were reported to the Minister of Transport. The Agency is now up-to-date on this program, eliminating the backlog which had accumulated as a result of the VIA Rail Costing Review.

WGTA 1990-91 Rate Scale

Every year the Agency issues a rate scale which establishes the rate railways charge producers and the rate to be borne by Canadian taxpayers for the movement of western grain by rail. The Agency is required, by statute, to consult with industry participants during the development of this scale.

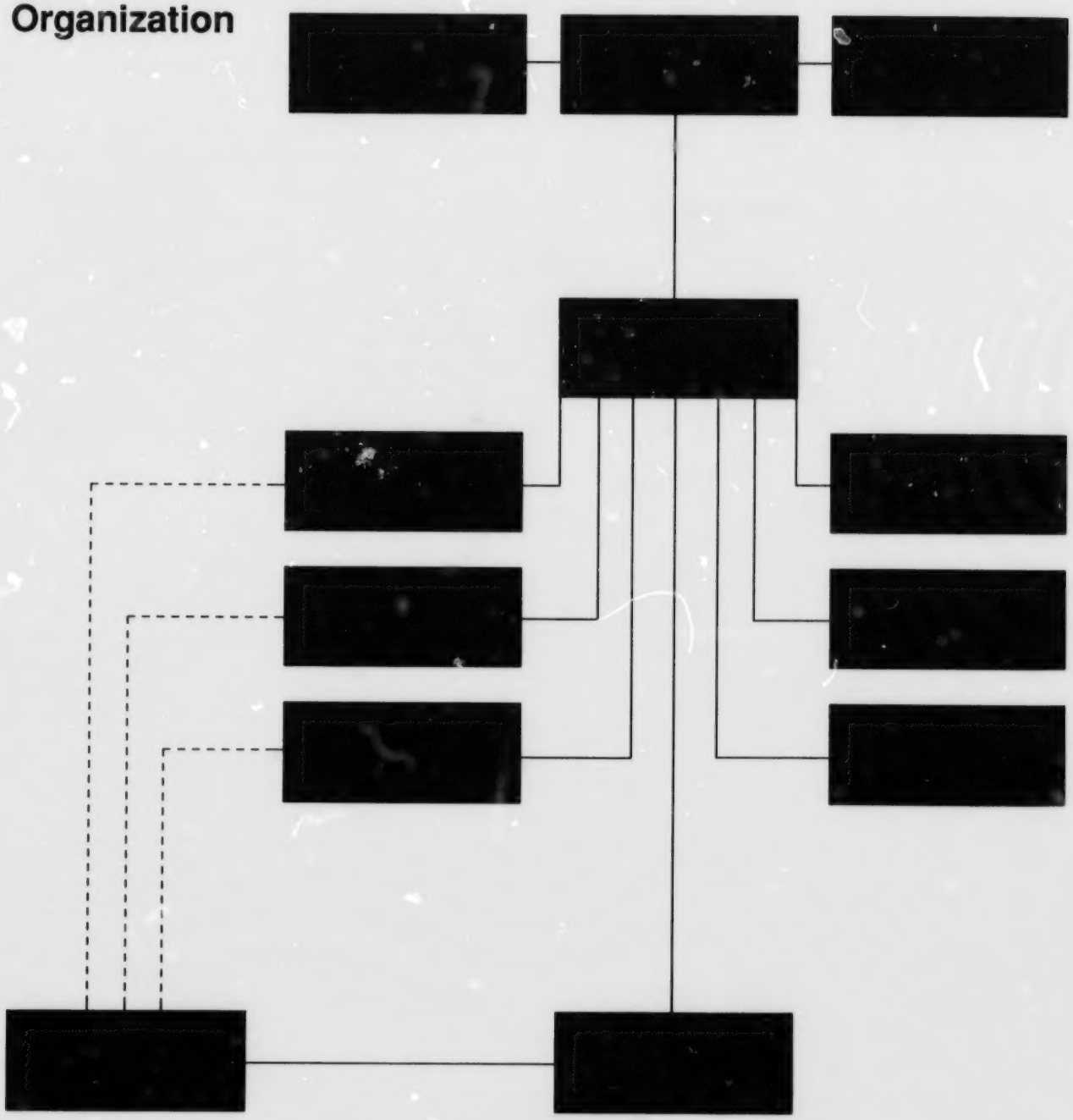
During the spring of 1990, the annual rate scale for crop year 1990/91 was issued. This rate scale is in effect from August 1, 1990 to July 31, 1991.

Order-in-Council approval was given for the 1990/91 rate scale based on a Grain Transportation Agency tonnage opinion of 33.5 million tonnes, varying the Agency's tonnage forecast for crop year 1990/91 of 29.0 million tonnes.

ORGANIZATION, FUNCTIONS AND EXPENDITURES

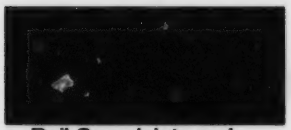
National Transportation Agency of Canada

Organization



National Transportation Agency of Canada

Functions



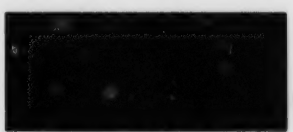
- Rail Complaints and Investigations
- Rail Competitive Access
- Mediation and Arbitration
- Rail Confidential Contracts and Tariff Filings
- Public Interest Investigations
- Non-Compensatory Rates
- Common Carrier Obligations (Freight)
- Passenger Related Matters
- International Air Tariffs
- Air and Water Rates and Service Complaints
- Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, Pilotage Rates and Northern Marine Resupply Tariffs
- Mergers and Acquisitions
- Rail Infrastructure Program
- Transportation Services for Disabled Persons

- Rail Rationalization
- Western Grain Rates and Payments
- WGTA 1990 Costing Review
- Western Grain Investment and Expenditure Monitoring
- Branch Line and Passenger Train Service Payments
- CN and CP Charges to VIA
- Canola Rates
- Station Removals
- Schedule 'A' Rates
- Eastern Rate Payments

- Domestic and International Air Licensing
- Northern Marine Resupply Services Licensing
- Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*
- Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity
- Notices of Agreements to Convey Lines of Railway
- Commodity Pipeline Permits
- Annual Reviews
- Field Investigations
- International Air Agreements

- Internal Management Services
- Regional Operations

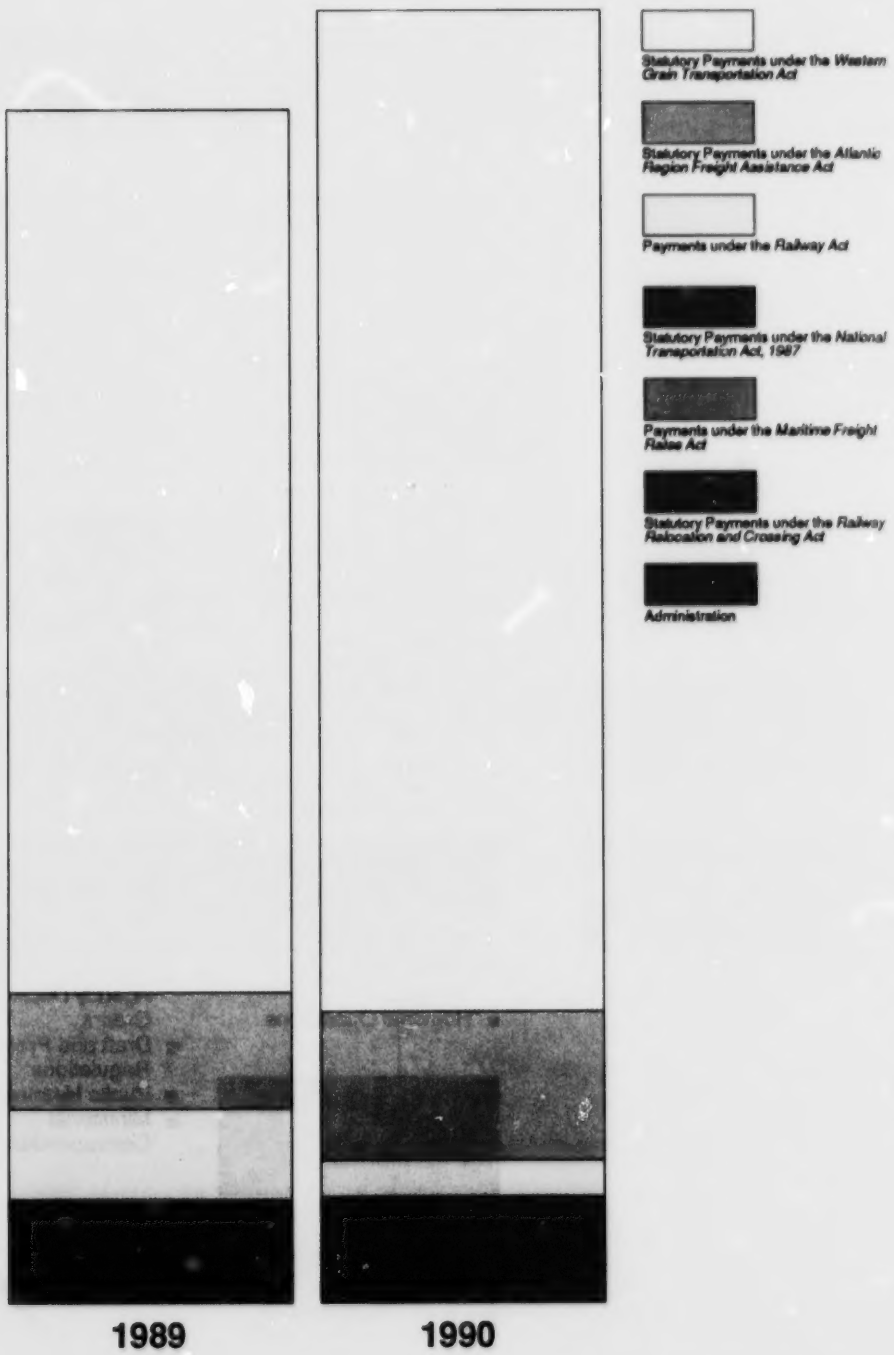
- Legal Advice
- Represent Agency at hearings and before the Courts



- Prepare and Issue Agency Decisions and Orders
- Draft and Process Regulations
- Public Hearings
- Ministerial Correspondence

- Human Resources Policies and Programs
- Official Languages

Comparison of estimated budgetary expenditures



Program	Percentage of 1990 expenditures	1989 (000's)	1990 (000's)	Increase (Decrease)
Statutory Payments under the *Western Grain Transportation Act*	77.6 %	$568,271	$645,170	$76,899 [2]
Statutory Payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	11.5 %	$74,698	$95,320	$20,622
Payments under the *Railway Act*	2.7 %	$57,314	$22,840	($34,474)
Statutory Payments under the *National Transportation Act, 1987*	2.5 %	$22,441	$20,411	($2,030)
Payments under the *Maritime Freight Rates Act*	1.4 %	$5,955	$12,120	$6,165
Statutory Payments under the *Railway Relocation and Crossing Act*	0.0 %	$75	–	($75)
Administration	4.3 % [1]	$37,961	$35,488	($2,473)
Total	100 %	$766,715	$831,349	$64,634

[1] 3.5 % Salaries and wages; 0.8 % Other

[2] The difference in these payments is due to the increased tonnage of grain shipped in 1990

Members of the National Transportation Agency of Canada

CHAIRMAN: Honourable Erik Nielsen, P.C., D.F.C., Q.C., LL.B.

Mr. Nielsen earned his law degree at Dalhousie University in Halifax and was called to the Bar of Nova Scotia in 1951. He opened his legal practice in Whitehorse, Yukon in 1952 where he has now been living for over 30 years.

First elected to the House of Commons in December of 1957, he served as the Member for Yukon for over 29 years. Mr. Nielsen served the Government of Canada in various capacities including Deputy Prime Minister and President of the Privy Council, Minister of Public Works, Minister of National Defence and Leader of the Opposition. He withdrew from Cabinet in June, 1986 and resigned as the Member of Parliament for Yukon in January 1987 prior to his appointment as President of the Canadian Transport Commission. On December 1, 1987 he was appointed Chairman of the National Transportation Agency of Canada.

Mr. Nielsen is a veteran of the second world war. He has been a qualified pilot for 48 years and holds a commercial pilot's licence.

In recognition of his outstanding work in the legal profession and nis contribution to the constitutional development of Yukon since 1952, he was appointed Queen's Counsel in 1962.

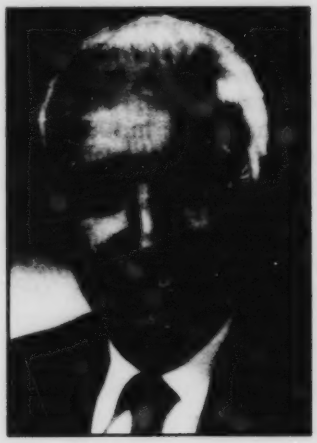
VICE-CHAIRMAN: Micheline Beaudry

Mrs. Beaudry has over 25 years of industrial and consulting experience in the energy and transportation sectors, with public companies and regulated industries both in Canada and abroad. In the course of her career, she has worked for Hydro-Québec, Metropolitan Gas, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon and Québecair, as Assistant to the President. Prior to being appointed to the Agency, Mrs. Beaudry was Vice President with Econosult-Lavalin. She holds a Bachelor's degree in Commerce and an MBA from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal, where she also taught marketing research earlier in her career.

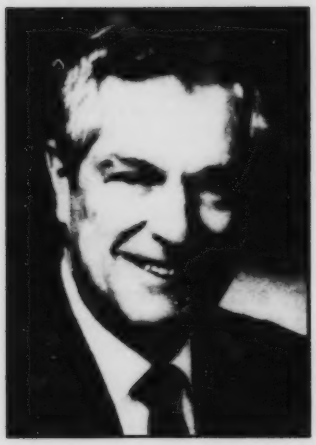
MEMBERS:

Mr. Craig S. Dickson has over 34 years experience with the Atlantic Provinces Transportation Commission, serving as its General Manager from 1961 to 1987. In that position he was active in a number of professional and trade organizations and was President of the Canadian Transportation Research Forum for 1987-1988. He has served as a director of the Canadian Shippers' Council, and was a member of the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce, the New Brunswick Trade Development Board, the Chartered Institute of Transport, and the Maritime Regional Advisory Council. He is also a past national chairman of National Transportation Week. Mr. Dickson is the resident Member for the Atlantic Regional Office located in Moncton.

Mrs. Nicolle Forget held a number of management positions prior to her career as a lawyer and her nomination to the Vice-Presidency of the Conseil des services essentiels au Québec. A founding member and Secretary of the Fédération des femmes du Québec, Mrs. Forget was President of the Association des consommateurs du Québec and Chairman of the Board of Nouveler Inc., a holding company in the development of new sources of energy. Mrs. Forget has been a member of many boards of directors, including the Economic Council of Canada and the Conseil d'administration d'Hydro-Québec. She has a Bachelor's degree in Commerce from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal and a law degree from the same university. She is a member of the Barreau du Québec and of the Corporation des Conseillers en relations industrielles. Mrs. Forget is the resident Member for the Quebec Regional Office located in Montreal.

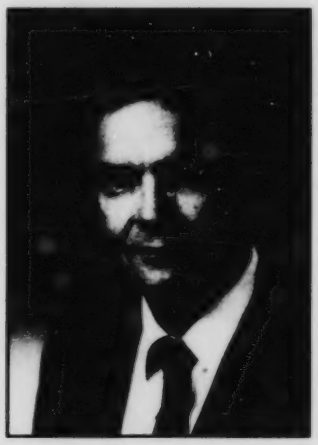


Mr. James D. Mutch was Vice President, Corporate and Government Affairs with Canadian Airlines International. He held a number of senior positions with CA (formerly Canadian Pacific Airlines) including Senior Director, Industry Relations; Senior Director, Sales Development and Corporate Liaison; Director, Western Region; and Manager - Edmonton and northern Alberta, Hong Kong and South East Asia, southern California and southwest U.S.A., and Hawaii. Prior to that he held management positions in Victoria, Vancouver and other areas of western Canada. Mr. Mutch is a member of the Quarter Century Aviation Club of Vancouver and Edmonton, and an honorary member and past director of the Northern Air Transport Association. A former bush pilot, Mr. Mutch has over 40 years domestic, international and transborder experience in the aviation industry; he holds a pilot's licence.



Mr. Edmund J. O'Brien was Director of Transportation for the Province of Newfoundland and Labrador between 1973 and 1987, during which time he was a member of the federal Minister of Transport's task force on program review. Prior to that he held a number of senior positions in government and private industry, including Executive Officer-Director of Administration of the International Development Research Centre; Executive Vice-President, General Manager and Director of Québecair, and Chief Economic Analyst (International) of Canadair Limited. Prior to becoming a Member of the Agency he served as Secretary of the Canadian Transportation Research Forum.

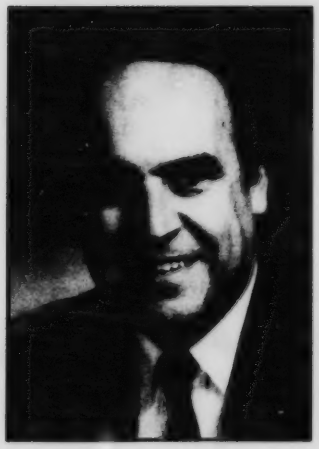
Mr. Keith Penner brings to the Agency his knowledge and experience in the north. As the Member of Parliament for Cochrane-Superior from 1968 to 1988, Mr. Penner served as parliamentary secretary to the Minister of State for Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was also Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development. Mr. Penner's education includes a Bachelor of Arts degree and a Master's of Education. As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his postgraduate studies were at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also did post-degree work at Queen's University and McMaster University. He was a Visiting Fellow in the School of Political Science at Queen's University for the 1987-88 academic year. Mr. Penner is the resident Member for the Ontario Regional Office located in Thunder Bay.



Mr. Kenneth Ritter graduated with a degree in law from the University of Saskatchewan in 1976. Following three years of private law practice in Kindersley, Saskatchewan, Mr. Ritter turned his attention to full-time farming. In 1987 he was appointed Chairman of the Saskatchewan Surface Rights Arbitration Board, a quasi-judicial body responsible for resolving disputes between landowners and oil companies in Saskatchewan. Just before his appointment to the Agency, Mr. Ritter was with the Saskatchewan Department of Justice. Mr. Ritter is the resident Member for the Western Regional Office located in Saskatoon.

Mr. Edward Weinberg was previously a senior official with the Canadian Transport Commission. He joined the CTC in 1970 and, at the time of his secondment to the Office of Economic Regulatory Reform of the Minister of Transport in 1985, he was Director of Freight Studies in the Research Branch. While with the CTC he chaired a number of federal-provincial inquiries into transport-related matters including the Vancouver rail access study and the White Pass and Yukon Railway inquiry; he co-chaired the Thunder Bay rail access study; and represented the CTC on the joint track usage study - Fraser Thompson Canyon. Since 1985 Mr. Weinberg has been involved with the development of the economic regulatory reforms which led to the establishment of the Agency. He has a Bachelor of Science degree from McGill University.

TEMPORARY MEMBER:



Mr. George Minaker is a graduate of the University of Manitoba with a Bachelor of Science degree in Electrical Engineering, and is a professional engineer. He held a number of engineering positions in Winnipeg between 1961 and 1984. His career in public life began in 1967 when he served on several city councils in the Winnipeg area until 1972. From 1973 to 1981 he was the member of the Manitoba Legislative Assembly for St. James where he served as Minister of Community Services and Corrections. In 1984 Mr. Minaker was elected to the House of Commons where he served as the member for Winnipeg-St. James until 1988. During this period he was a member of the House of Commons Finance Committee, and of the Energy, Mines and Resources Committee.

SECRETARIAT

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. The Secretariat is responsible for drafting, editing, recording and issuing Agency Decisions and Orders. It is also responsible for drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating ministerial and executive correspondence, coordinating translation and editorial services for executive correspondence and Agency decisions, maintaining Parliamentary liaison by conveying Standing Committee on Transport's weekly schedule of appearances to the Chairman, Executive Director, and Directors General, and administering public hearings conducted by the Agency.

ACTIVITIES

In 1990, the Secretariat processed 736 Orders and 718 Decisions. The breakdown by mode of transportation is as follows:

ORDERS (1990)

Rail	272
Air	463
Water	1
Motor Vehicle	–
	736

DECISIONS (1990)

Rail	36
Air	610
Water	1
Motor Vehicle	1
Letter Decisions (subs. 72(2) NTA, 1987)	70
	718

The ministerial and executive correspondence unit coordinated the preparation and editing of 484 letters or response projects. The Secretariat was also involved in the administration of five public hearings, held in eight locations, which resulted in a total of 28 sitting days.

The following is a list of regulations processed by the Secretariat and approved by the Governor in Council in 1990:

1. *Air Transportation Regulations*, amendment SOR/90-740.

2. *Air Carrier Regulations*, revocation, SOR/90-664.

APPLICATIONS FOR REVIEW

Two applications for review dealing with air matters were filed with the Agency in 1990, and two were carried over from 1989. Two of these applications were denied, one was withdrawn by the applicant and one was carried forward to 1991.

Forty-seven rail-related applications for review were considered in 1990, of which 13 were carried over from 1989. Decisions were rendered on 38 applications during the year, with 17 applications granted and eight denied; in 11 cases, it was determined that the Agency had no jurisdiction in the matter; in one case, the party was advised that an application was not required, and one erratum was issued. The nine remaining applications were carried forward for consideration in 1991. Four of these review applications were related to decisions on rail abandonments; three were denied and one was granted.

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the Agency's jurisdiction, conducting public interest investigations, providing mediation services and arbitration support, and initiating appropriate regulatory action. The Branch also has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, allocation of costs of road/rail crossings, transportation of persons with disabilities, and mergers and acquisitions of transportation companies.

In 1990, the Mediation and Arbitration Directorate and the Rail Complaints and Investigations Directorate were merged to provide a more efficient and consistent approach to dispute resolution in matters involving railways and shippers.

The Branch now consists of four directorates: Rail Complaints, Tariffs and Mediation, Rail Infrastructure, Air and Marine Complaints and Investigations and Tariffs, and Transportation Services for Disabled Persons.

Rail Complaints and Investigations

Branch activity in implementing competitive access, mediation and arbitration support services helps shippers and carriers resolve their own disputes. The Branch also supports the Agency in resolving formal complaints. Such complaints may allege that the general public interest in freight, or passenger rates and service, is prejudiced by some carrier action or omission; common carrier obligations are not fulfilled; or other particular provisions of Acts are violated.

Rail Competitive Access

The *National Transportation Act, 1987* calls for enhanced competition between railways through expanded interswitching, competitive line rates, and by providing for Agency intervention to require one railway to allow another railway to operate over its lines, and to order connections between railways.

Interswitching facilitates the transfer of traffic at a regulated rate from one railway company's lines to another, where the origin or destination of the traffic is within a radius of 30 kilometres of an interchange between the carriers. The Agency may deem points beyond the 30 kilometre limit to be within the limit. The Agency establishes interswitching rates on an annual basis. In 1990, Branch activity relating to interswitching focused on ensuring that proposed 1991 interswitching rates accurately reflect railway costs.

During the year, three requests that shipping points be deemed within the 30 radial kilometre interswitching limit were concluded. In March, the Agency denied a request by CIL Inc. that the facility at West Carseland, Alberta be deemed within the interswitching limits of Calgary, Alberta. The Agency found no evidence of a disadvantage to CIL in the shipper's competitive market-place.

The two other applications, filed by Domtar Inc. and Polymeric Resins Inc., were withdrawn. The Agency was advised that the parties had reached agreement with their local carrier. The Domtar withdrawal followed a Federal Court ruling which set aside and returned a 1988 Agency decision for redetermination. The Court had ruled that although the Agency had discretion to grant the extension of limits to the applicant, as it did in 1988, rules of natural justice had been breached.

Competitive Line Rates (CLR) ensure fair and competitive rates for shippers when only one local carrier services a shipper, by requiring the local carrier to set a rate to a point where competition exists, and by requiring the Agency to establish the level of the rate on shipper application. An Agency-established CLR is effective for one year. In September 1990, for the third consecutive year, the Agency established a CLR for Alberta Gas Chemicals Inc. for the shipment of methanol from Medicine Hat to Coutts, Alberta, for further shipment to Shelby, Montana.

Through the granting of running rights, the Agency may require a railway to allow another railway to operate over its lines. In 1990, three such applications were filed with the Agency. Two of the applications were from provincially incorporated railways, Ontario Mid-Western Railway and Victoria County Railway, wishing to operate trackage in Ontario. Both applications were under review at year end.

The third application involved a request by M.O.Q. Rail for access to CN lines between Moncton, New Brunswick and Windsor, Ontario. M.O.Q. Rail proposed to operate trains consisting of a number of strings of nine to twelve modified highway trailers, mounted on bogies. Each string would be pushed by a power unit which would be controlled by a separate control unit at the front of the train.

Connection provisions ensure that nearby railways make physical connections for furtherance of traffic so shippers are not isolated. In 1990, the Agency conducted an inquiry into an application by Port Stanley Terminal Rail Inc. (PSTR), a provincially-regulated railway, for connection with CP and CN trackage at St. Thomas, Ontario. In November, the Agency ordered a connection between the PSTR and CN. At the same time, the application for a connection with CP was denied because the Agency considered that construction of a direct connection was not feasible.

Mediation and Arbitration

Mediation is an informal, voluntary process for resolving disputes. It is designed to assist the parties to reach their own settlement. In 1990, the Branch responded to requests for assistance on various issues including provision of competitive rail rates and service, construction and removal of railway infrastructure, and provision of alternative modes of transportation following rail line abandonment. In addition, 12 briefings and educational seminars were conducted to explain the legislation to carriers, shippers and other interested parties.

Final offer arbitration may be applied to resolve disputes of a private nature or narrow scope. The Agency received two arbitration requests in 1990. One was dismissed by the Agency on the grounds that it did not conform to the requirements of the Act. The other resulted in the arbitrator rendering a decision in favour of the shipper.

Rail Confidential Contracts and Tariff Filings

Confidential rail contracts, published railway freight tariffs governing subsidized freight transportation, and limited and express freight tariffs must, by statute, be

filed with the Agency. Non-statutory tariffs are, however, exempt from such requirements.

During 1990, 3,900 confidential contracts and 4,615 amendments to contracts, setting out terms of agreements reached between shippers and rail carriers, were filed with the Agency. In addition, 74 requests were received from rail carriers to omit certain information from the summaries of confidential contracts. Of these requests, 32 were granted by the Agency.

The following tariffs were filed with the Agency during 1990:

- 1,583 statutory freight tariffs
- 651 limited freight tariffs (LFT)
- 2 bridge and tunnel tariffs
- 1,424 express tariffs
- 74 passenger tariffs
- 3 Roadcruiser bus tariffs

The Agency is also responsible for the approval of *Maritime Freight Rates Act*-related tariffs filed by the railways. A total of 662 such tariffs were approved during 1990.

In addition, the Branch processed attested statements covering 37,906 free and reduced passenger transportation passes from rail passenger companies and bridge and tunnel operators.

In June, a meeting of rail carriers was convened in Ottawa to discuss the NTA's new provisions regarding confidential contracts and tariffs. Representatives from Canadian railways, and five U.S. railroads operating in Canada, participated in this informal forum.

Public Interest

In 1990, the Agency received two applications alleging that the failure of the railways to negotiate satisfactory levels of rates and service is prejudicial to the public interest. One application named CN and the other CP. Both applications were made by Container Port of Saskatchewan Corporation (CPSC). CPSC alleged that it had been unable to negotiate a satisfactory level of rates which would apply to traffic moving through an inland container port which it was developing in Saskatoon, Saskatchewan. A public hearing into both applications was held in September and October in Saskatoon. CPSC subsequently withdrew its application respecting CP. In December 1990, the Agency ruled that the actions of CN in its negotiations did not constitute prejudice to the public interest and denied the CPSC application.

In August 1990, the Agency held public hearings in St. John's and Corner Brook, Newfoundland to inquire into a complaint by Atlantic Container Express which alleged that certain CN rates to Newfoundland were not in accordance with the Terms of Union between Newfoundland and Canada. The application was still under active consideration at year end.

Non-compensatory Rates

In November 1989, CP alleged that a freight rate, established by the Burlington Northern Railroad, for the movement of canola oil from Winnipeg, Manitoba to Warren, Minnesota was non-compensatory. Following a public hearing in March 1990, the Agency determined that the rate for the portion of the movement in Canada was non-compensatory. It disallowed the rate and ordered that a compensatory rate be established.

Common Carrier Obligations (Freight)

In 1990, the Agency investigated two complaints under section 147 of the *National Transportation Act, 1987*, claiming that railways had failed to meet common freight carrier obligations. In March, the Agency found in favour of the applicant, Lecours Lumber Co. of Hearst, Ontario, and ordered CN to undertake the track repairs required to accommodate traffic. In April, the Agency issued a decision on a complaint filed by Rochevert Inc. of Lindsay, Ontario. Although the Agency found no evidence of breach of obligations by CN, it noted that operational requirements were not a satisfactory justification for unreasonable service delays.

Passenger Related Matters

The Branch supports the Agency in resolving disputes involving rail passenger fares and service levels; deciding on passenger service discontinuance matters; and recommending approval of joint track usage agreements between VIA Rail and a host railway freight company.

In 1990, the Agency decided on one appeal regarding passenger fares, filed pursuant to section 290 of the

Railway Act. In respect of the appeal by Robert E. Skelly, the Agency denied leave to appeal. The Agency was not satisfied that the elimination of certain discount fares in the Vancouver Island market was prejudicial to the public interest.

In 1990, the Agency also decided on two complaints with respect to VIA Rail's fulfilment of common carrier obligations. An appeal filed by Transport 2000 Canada was denied in July, as the Agency found that capacity on the western Transcontinental service was adequate to meet the demands of travellers. Similarly, the Agency found no evidence of boarding refusals, attributable to a VIA policy restricting short-haul bookings, on certain segments of the service.

In January 1990, the Agency denied an application filed by the Canadian Railway Labour Association, to investigate the level of passenger service provided by VIA Rail, CN and CP. The appeal pertained to the reductions in level of service ordered by the Governor in Council, to take effect January 15, 1990. The Agency found that, with removal of the obligation by order of the Governor in Council, the general service obligations no longer existed.

In September 1990, the Agency reviewed and ordered continuance of the Quebec North Shore and Labrador Railway service, pursuant to its mandate to review applications to discontinue passenger-train services at five year intervals. The Agency found that the area required the service, particularly in consideration of unreliable roads and the relatively high cost of air service.

In March and August 1990, as a result of applications by VIA Rail and CP recommending joint trackage agreements to the Governor in Council pursuant to section 98 of the *Railway Act*, the Agency recommended they be sanctioned. The Agency was satisfied that the agreements were for the transaction of the usual and ordinary business of the railway companies involved.

The Agency also conducted a review of its mandate with respect to the regulation of VIA Rail. The result of this review was an Agency decision to relieve VIA of its obligation to seek the approval of the Agency when discontinuing or adjusting its service frequency levels. The Agency found that its current role was redundant, given that VIA service levels continue to be governed by the contract between VIA and the Crown.

International Air Tariffs

The Agency is responsible for implementing provisions of international agreements regarding filing and acceptance of proposed fares, rates, and terms and conditions of international transportation, and application of the *Air Transportation Regulations*. In 1990, 117,125 tariff pages were filed with the Agency, for fares originating in or destined to Canada. This was an increase from 113,262 in 1989. A total of 96 of these filings for fare increases were subject to detailed financial review, to ensure that the proposed fares were justified.

The Agency made determinations in 55 cases which were brought forward as a result of staff investigations, carrier disputes or foreign government Notices or Orders. In addition, rulings on Special Permission Applications to depart from regulations and file tariffs on short notice were made in 3,104 cases. Of these 2,733 were granted, 326 with conditions attached; 203 were denied; 86 were withdrawn by the carrier; and 82 were still pending.

The Branch, in cooperation with other government departments, provided expertise and analysis in the negotiation of bilateral air agreements. In 1990, the Branch participated in five bilateral air service agreement negotiations and tariff discussions with Egypt, Grenada, Italy, Jordan, and New Zealand, and resolved tariff disputes with Norway, Denmark, Sweden, the United Kingdom and Germany. The Branch also provided expertise in dealing with code-sharing and blocked-space agreements between Canada and foreign airlines.

The Branch is in the process of replacing the manual filing of paper tariffs with the electronic mode, allowing carriers to respond more quickly to competitive situations. Its American and British counterparts have already accepted electronic filing. The transition from paper to electronic filing will be implemented over a several year period.

Revisions to tariff issues in the *Air Transportation Regulations* have been undertaken. The revisions are expected to be published in the *Canada Gazette* in the latter part of 1991. Advice was also provided in the formulation of policy and regulations on Canadian computer reservation systems.

In 1990, 21 complaints regarding the pricing practices of carriers operating international services were investigated and resolved. Attention was focused on the numerous fuel surcharges, arising from the Persian Gulf crisis, which resulted in increased fares on scheduled carriers' and charter rates.

Air and Water

Under the *Pilotage Act*, the Agency has the responsibility for conducting a public interest investigation in the event that objections are filed against a tariff proposal that is published by a Pilotage Authority. In December 1989, the Atlantic Pilotage Authority published a tariff proposal which resulted in a number of users filing objections with the Agency. As a result, the Branch conducted an investigation and, in October 1990, the Agency issued a decision granting some of the proposed rate increases and denying others on the basis that the Authority could reduce costs and improve productivity rather than increase rates.

In October 1990, the Laurentian Pilotage Authority published a tariff proposal which resulted in objections being filed by users in November. This matter is currently under review by the Agency.

In May 1990, the Agency completed its investigation into possible prejudice to the public interest of actions of Québecair, as alleged by the Travel Registrars of Ontario and British Columbia. The Agency ruled that Québecair's suspension of flights to Europe following the collapse of a tour operator was not prejudicial to the public interest.

A major responsibility under the *National Transportation Act, 1987* is to protect the public interest relating to basic fare increases on monopoly air routes in southern Canada, and basic fares and/or fare increases in the Canadian north. Upon complaint, the fare levels or increases are reviewed to ensure that they are not prejudicial to the public interest. In November 1989, two complaints pertaining to proposed fare increases by Calm Air, for service between Winnipeg and Lynn Lake, Manitoba, were filed with the Agency. The Branch conducted an investigation in 1990 and found that Calm Air was not earning a reasonable rate of return on the route, and that the fare increases were one of several steps Calm Air was taking to improve the viability of the service.

Under section 59 of the *NTA, 1987*, upon written complaint, the Agency has responsibility for investigating rates, acts or omissions relating to the carriage of cargo which are perceived as being prejudicial to the public interest. No such applications were received in 1990.

The Agency may also review, upon complaint, transportation charges on the St. Lawrence Seaway. No such complaints were filed in 1990.

In 1990, the Branch received and processed approximately 300 consumer complaints, of varying complexity, about air passenger transportation.

Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* and Northern Marine Resupply Tariffs

Shipping conferences are associations of ocean carriers which regulate rates and conditions of service among their member lines. Shipping conferences are exempted from the *Competition Act* if they comply with certain provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (SCEA). The Agency executes its responsibilities for SCEA's administration by maintaining tariff filings and keeping records of conference agreements.

During 1990, the Branch reviewed approximately 10 conference agreements, 20 agreement amendments, and participated in interdepartmental discussions on a variety of issues concerning shipping conferences.

Part V of the *NTA, 1987* governs the transport of community resupply goods by ship along the Mackenzie River, on Lake Athabasca and in the western Arctic. Licensed carriers are required to file their tariffs which are reviewed, analysed and brought to the Agency's attention for acceptance, disallowance or other action the Agency deems necessary. During 1990, 16 rate adjustments made by northern marine carriers were reviewed and analysed; none were determined to be unjust or unreasonable.

Mergers and Acquisitions

Any person proposing to acquire an interest in a transportation undertaking under the legislative authority of Parliament with assets in Canada, or annual sales in or from Canada, in excess of $10 million, must notify the Agency pursuant to Part VII of the *NTA, 1987*. The Agency publishes a notice of the proposed transaction in the *Canada Gazette*. If an objection is filed within 30 days of publication, the Agency must undertake a review. The transaction may be disallowed if it is found to be contrary to the public interest.

During 1990, the Agency published 24 notices of proposed acquisitions (five air, 17 trucking and two marine). The Agency received an objection to one of these notices. On December 31, an objection was filed on behalf of the Seafarers' International Union of Canada to the proposed acquisition by Oceanex

Limited Partnership of the assets and operations of ACE-Atlantic Container Express Inc. and to the proposed acquisition of Oceanex Holdings Limited Partnership of an interest in Oceanex Limited Partnership. As a result, the Agency has undertaken a review of the proposed acquisitions to determine whether or not they are against the public interest.

In addition, the Agency issued five rulings in response to requests for clarification of the Act's merger and acquisition provisions.

In March 1988, the Director of Investigation and Research at Consumer and Corporate Affairs applied to the Competition Tribunal for an order to prevent the merger of two Canadian Computer Reservation Systems (CRS), one of which was owned by Canadian Airlines International and the other by Air Canada. In 1989, after extensive consultation, the Director amended his application, allowing the merger, in favour of a proposed set of rules providing a framework for business activities regarding CRS services. After the Competition Tribunal approved the rules and Consent Order, the Minister of Transport directed his Department, with regulatory input from numerous areas within the NTA, to develop a policy governing the CRS industry. After a final consultation, Transport Canada expects to finalize the policy in 1991. The Agency has been given the responsibility to develop and administer the regulations required to implement Transport Canada's policy objectives in this area.

Rail Infrastructure Program

The Branch, under the rail infrastructure program, resolves applications and complaints concerning the construction and modification of rail lines, highway/railway crossings and other rail infrastructure pursuant to the *Railway Act*, the *National Transportation Act, 1987* and the *Railway Relocation and Crossing Act*. Applications and complaints, which are initiated by road authorities, railways or members of the public, are assessed on the basis of public convenience and railway requirements. The Branch also decides the apportionment of costs between parties, and assesses the environmental impact of rail infrastructure work.

During the past year, the Agency adopted the *Guidelines on Cost Apportionment of Grade Separations* which will be used as the basis for Agency decisions where there is a dispute over the costs of a grade separation project. These Guidelines were developed after consideration of submissions which were received following distribution of a draft policy to over 800 interested parties.

In conjunction with the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order*, the Branch also developed the draft environmental assessment procedures to be used for rail infrastructure works requiring the approval of the Agency. A Notice describing the procedures and the Agency's role has been circulated to all interested parties.

During 1990, the Branch resolved all applications which remained with the Agency after the transfer of rail safety functions to Transport Canada. It also received 297 new applications. These, together with the 284 ongoing applications, were resolved in the following manner: 204 Orders were issued, and 208 applications were concluded to the satisfaction of the participants. The remaining 169 applications are still in progress.

Reasons for Orders are prepared only when agreement is not reached among participants, and the Agency must render its own decision. Of the Orders issued last year, 35 required reasons. Reasons given included allocation on the basis of benefit, seniority, interpretation of previous agreements and general convenience for the public, depending on the specific circumstances of cases.

Transportation Services for Disabled Persons

The Directorate supports the Agency in implementing provisions of the *NTA, 1987*, as amended, which require that transportation services not pose undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. To achieve this objective, the Agency may prescribe, administer and enforce regulations, investigate and act on complaints filed by persons with disabilities. The Directorate also carries out studies on issues relating to accessible transportation, and consults with organizations of and for persons with disabilities throughout Canada.

In 1990, the Agency received 33 complaints[1] concerning undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. In addition, the Agency considered 13 complaints that were carried over from preceding

[1] The Directorate has refined its method of reporting complaints which explains the apparent decrease of complaints compared to 1989. While informal inquiries and formal complaints were reported together last year, this year only formal complaints are being counted.

years. More than 80 per cent of the complaints received dealt specifically with transportation by air. The remainder dealt with rail transportation, airport facilities and one complaint addressed accessibility of ferry services. The concerns expressed were quite diversified. They included damages to wheelchairs, aircraft accessibility and carriers' refusal to carry a person with a disability, exit row seating, use of passenger supplied oxygen on board aircraft, and inadequate or lack of carriers' staff training.

This year the Agency rendered its first major decision regarding an undue obstacle in Canada's transportation system. The Agency found that the policy of Canadian Partner/Ontario Express Ltd. to refuse to carry non-ambulatory passengers on some of its small aircraft constituted an undue obstacle. The Agency ordered the carrier to make its transportation system accessible to persons with disabilities. Pursuant to that decision, the Agency also initiated a review of the policies of all Canadian air carriers regarding obstacles to the mobility of persons with disabilities.

Staff are nearing completion of an inquiry into the use of passenger-supplied oxygen on board aircraft to meet personal medical needs. At the request of the Canadian National Institute for the Blind, the Directorate has commenced work on the examination of alternative media requirements of passengers with sensory disabilities.

The Directorate is also producing a brochure, which explains how to complain to the Agency about an undue obstacle.

During 1990, the Directorate continued its standards development and regulatory initiatives aimed at rendering the federal transportation network accessible to persons with disabilities. The Agency determined that it is an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities if they are required to pay additional fares for assistants who are necessary for functional independence, or for additional seats to accommodate a disability. The Agency has drafted regulations prohibiting air carriers from imposing such additional charges for travel within Canada in aircraft with 30 seats or more. These draft regulations were released to the Office of Privatization and Regulatory Affairs. The matter of such regulations for smaller aircraft is still under consideration.

The *Regulations on Terms and Conditions of Carriage in Large Aircraft (30 seats or more)* were submitted to the Privy Council Office in 1989 and discussions were finalized in November 1990. Pre-publication in the *Canada Gazette* is scheduled for early 1991.

In 1990 consultations continued with the Agency's Special Advisory Committee on Accessibility Standards for Equipment, and draft regulations are scheduled for pre-publication in the spring of 1991.

The Agency has signified its intention to regulate the domestic air carriage of persons with disabilities in small aircraft, and to establish minimum standards for the training of transportation service staff. Regulations respecting standards for transportation terminals are being developed.

In an effort to ensure that the views of persons with disabilities are taken into account in all aspects of the Agency's work, and to foster an understanding of the Agency and its functions, staff have carried out an active program of meetings, consultations, and information sessions with persons with disabilities and associations representing them. The Directorate has begun similar consultations with the travel industry.

A report summarizing results of a national survey of providers of transportation services was distributed to the general public. Work is now under way to conduct a national survey of consumers and organizations of and for persons with disabilities.

As part of its ongoing effort to promote cooperation and understanding between consumers, transportation service providers, and government, the Agency is an active participant with observer status on the Minister of Transport's Advisory Committee on Accessible Transportation.

Surmounting the problem of undue obstacles to the mobility of travellers with disabilities, in cooperation with consumers and industry, will continue to be an important aspect of the Directorate's work in the coming year. Consultation with the United States government and other governments will also continue to be important.

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The mandate of the Market Entry and Analysis Branch is to regulate market entry and exit of carriers, with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

Branch activities encompass the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences, and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four directorates: Domestic Operations, International Operations, Field Investigations, and Industry Monitoring and Analysis.

The Branch provides functional direction to staff at headquarters, and those employees in the NTA's Western and Atlantic Regional Offices who deal with local issues in respect of Branch activities. Field investigations staff are also located in district offices across Canada.

LICENSING

Domestic Air Operations

Southern Air Licensing: To receive a licence to transport passengers or goods within the non-designated area, south of the demarcation line (see map on page 33), applicants must be Canadian, maintain the necessary liability insurance coverage and hold an operating certificate.

Northern Air Licensing: For operations within the designated area, north of the demarcation line (see map on page 33), the same licensing requirements apply as those above. In addition, each application is given public notice and, in cases where an intervention is filed against the application, the Agency must be

satisfied that the new service will not cause a significant decrease or instability in the level of service in the designated area. Decisions must be issued within 120 days with respect to each opposed application. The Branch assessed 73 applications for domestic air licences in which objections were filed.

The Branch closely evaluates carriers to ensure proper compliance with market entry requirements; in particular, documentation from prospective carriers purporting to be Canadian is scrutinized to confirm Canadian status.

Number of Licensees and Licences

Licenced Carriers as of December 31, 1990	
Southern Canada licensees[1]	148
Northern Canada licensees[2]	687
Total Domestic Carriers	**835**
Licences Held by Carriers as of December 31, 1990	
Southern Canada licences	835
Northern Canada licences[3]	971
Total Domestic Licences Held	**1,806**

Licence Applications

Carried over from 1989	
Southern Canada	11
Northern Canada	72
Received during 1990	
Southern Canada	63
Northern Canada	257
Completed during 1990	
Southern Canada	52
Northern Canada	218

Decisions and Orders

Decisions	338
Orders	172

Public Notices

Applications	322
Hearings	1

Declarations of Convenience of Qualifications	676

International Air Operations

The Agency issues licences and temporary authorities for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements. An applicant must meet the liability insurance and operating certificate requirements and be a designated Canadian carrier; in the case of foreign applicants, they must be designated by the respective foreign government. The Agency may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest.

The Agency sets conditions and issues permits for international charter flights; it also grants, upon application, exemptions from certain international charter permit and licence requirements.

A number of air carriers operating non-scheduled international charter services failed during the past year. In order to strengthen advance payments protection, the Agency adopted a proposal to require scheduled international air carriers operating non-scheduled international charter services to protect advance payments effective July 1. As a result, the number of active air carriers having advance payments protection increased from approximately 12 air carriers to 26 air carriers. In addition, all air carriers operating international charter flights are now required to file a statement, signed by the tour operator or charterer, stating that a copy or the original of the protection agreement is in their possession. In 1990, NTA staff also undertook a comprehensive review of the *Air Transportation Regulations* relating to advance payments protection at the air carrier level. It is anticipated that the amended regulations will significantly enhance payments protection. The amendments are expected to be published in Part I of the *Canada Gazette* early in 1991.

The Branch is also responsible for monitoring and reviewing the adequacy of air carriers' liability insurance coverage, taking appropriate action to ensure licensee compliance with the regulations. Upon application, or in cases of noncompliance, the Agency issues licence suspensions and cancellations. The Branch reviewed international licences due for revalidation during 1990.

---

1 Refers to carriers holding only licences issued pursuant to susbsection 72(1) of the *National Transportation Act, 1987.* (Note: Carriers that operate helicopters hold licences issued pursuant to subsection 72(1) but they are free to operate anywhere in Canada.)

2 Refers to carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987.* (Note: most carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) also hold a licence issued pursuant to subsection 72(1).

3 Refers to licences pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987.*

Selected International Statistics 1990

Number of Licensees and Licences	
Licenced Foreign Carriers as of December 31, 1990	864
International Licences Held by Foreign and Domestic Carriers as of December 31, 1990	1,641
Licence Applications	
Carried over from 1989	65
Received during 1990	257
Completed during 1990	240
Decisions and Orders	
Decisions	240
Orders	262
Public Notices	
Applications	55
Hearings	0
Licence Revalidations	832
Licence Exemptions	28

Charter Flights

Charter Types	Permits Issued
Inclusive Tours* (ITC)	
Canadian-originating	91
Foreign-originating	30
Entity and Common Purpose*	
Canadian-originating	711
Foreign-originating	306
Cargo (Canadian-originating)	2,173
Cargo (Foreign-originating)	2,474
Advance Booking Charters* (ABC)	
Canadian-originating	137
Foreign-originating	50
Advance Booking/Inclusive Tours*	
Canadian-originating	860
Foreign-originating	24

* Data exclude changes to charter programs.

Northern Marine Resupply Services

The Branch is also responsible for licensing water transport services for community resupply on the Mackenzie River watershed, (including Lake Athabasca), and in the western Arctic.

Number of Northern Marine Licensees as of December 31, 1990	7

No applications for northern marine licences were received during 1990.

Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*

Part X of the *Canada Shipping Act*, which is administered by Revenue Canada, specifies that the coasting trade is reserved for Canadian ships. If no suitable Canadian vessels are available, foreign vessels are permitted to enter the trade pursuant to the Coasting Trade Exemption Order. In response to applications for the use of foreign-registered vessels, the Branch canvasses the industry and makes formal recommendations to Revenue Canada on the availability of suitable Canadian-registered vessels. It provides similar recommendations for the use of non-duty paid vessels in Canadian waters, or foreign-registered vessels for commercial marine activities other than coasting.

In emergencies under the *Energy Supplies Emergency Act*, the Energy Supplies Allocation Board consults the Branch. The Agency may order and authorize the use of Canadian and foreign-registered vessels to ensure an adequate supply of controlled products (as described in the *Energy Supplies Emergency Act*).

Number of Coasting Trade Exemption Waiver Applications	
Received during 1990	63
Approved	44
Denied	3
Withdrawn	12
Other	4

Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity

The Branch is responsible for processing applications from proposed railway companies for Certificates of Fitness, or Certificates of Public Convenience and Necessity. For a Certificate of Fitness application, the Agency ensures that the proposed railway will be adequately insured. Where the Agency is satisfied that the applicant will be adequately insured, a Certificate must be issued within 120 days from the date on which the application was made. For Certificates of Public Convenience and Necessity applications, the Branch ensures that proper public notice is given. Once pleadings are closed, the Branch analyses the economic, financial and public interest aspects of the application.

During the year, three applications for certificates of fitness were received; one application was withdrawn, one is in process, and one will be the subject of a public hearing. One certificate was issued following a 1989 application. No applications for certificates of public convenience and necessity were received.

Notices of Agreement to Convey Lines of Railway

The Branch processes notices of agreement to convey lines of railways to recently incorporated railway companies, and recommends to the Agency whether or not the conveyance would be in the public interest. The Agency has six months from the receipt of a notice to either approve or deny a proposed conveyance.

During the year, no notices of agreement to convey lines of railway to recently incorporated railway companies were received.

Commodity Pipeline Permits

The Branch is responsible for processing applications to construct and operate commodity pipelines and for submitting recommendations to the Minister, within 120 days of the last publication of notice, on whether permits should be issued in respect of such applications, and on what terms and conditions should be included in the permits in relation to safety and the impact of the pipeline on the environment.

During the year, one application for a commodity pipeline permit was received. The Agency submitted recommendations to the Minister of Transport for two applications for permits to construct and operate minor commodity pipelines (one for an application received in 1989). Two permits were issued by the Minister.

MONITORING AND ANALYSIS

For each year from 1988 to 1991, the Agency must conduct annual reviews on the operation of the new *National Transportation Act, 1987*, the amended *Railway Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Motor Vehicle Transport Act*, and all other Acts of Parliament pertaining to the regulation of transportation for which the Minister of Transport is responsible. The Industry Monitoring and Analysis Directorate was established to undertake these reviews.

In the annual reviews, the Branch must take into account the overall policy objectives of the Agency, and address, on a national and regional basis, the following:

- changes in tariffs of carriers;
- changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers;
- changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business;
- changes in employment levels in the transportation industry;
- the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the Agency under any Act of Parliament;
- the effects of sections 134-142 of the *National Transportation Act, 1987* regarding competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investments and service levels of railway companies; and
- such other matters as the Minister may refer to the Agency.

Annual Reviews

In 1990, the Branch produced the Agency's second Annual Review covering the year 1989.

To conduct this review the Branch met with representatives of numerous corporations, associations, industry groups and government

departments. The latest transportation information, originating from both government and industry, was studied together with the results of an extensive survey program.

For the third review year, the Branch expanded its surveys of shippers, freight forwarders, shipping conferences, air travellers, travel agents, and northern communities. The accompanying interview program again included over 130 motor carriers, as well as provincial, regional and national trucking associations, provincial licensing boards and transportation ministries, tariff boards, and owner/operator associations.

During trips to the north, staff consulted with northern shippers using resupply services in the Athabasca and Mackenzie systems, the carriers offering these services, and a sample of northern air carriers, users, and the community.

FIELD INVESTIGATIONS

The Branch is responsible for administering a three-part program designed to encourage voluntary compliance, by transportation companies, with the *National Transportation Act, 1987*. The program is delivered through six Field Offices which are located in Moncton, Montreal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse and Vancouver. Staff in the Field Offices are supported by a small headquarters unit located in the National Capital Region.

The program itself consists of three elements. These are:

- The Periodic Carrier Inspection Program (PCIP),
- The Targeted Investigations Program (TIP), and
- Special Field Projects (SFP).

The periodic carrier inspection program is a risk-based inspection system designed to ensure that the operations of all carriers, licensed by the Agency, are periodically reviewed by a Field Investigator. The frequency of inspection is determined by the number of carriers to be inspected, the risk factor attributed to each company and the resources available, both human and financial. The schedule of inspections is established by Headquarters in consultation with the Field Investigators.

PCIP focuses on Canadian-based air carriers, northern marine resupply and pipeline operators. The inspections themselves concentrate on infractions of the *National Transportation Act, 1987* and the *Air Transportation Regulations*. There is special emphasis on insurance irregularities and the possession of valid Transport Canada Operating Certificates. It is anticipated that this program will be expanded to include enforcement of the regulations concerning the transportation of persons with disabilities once they are proclaimed.

The targeted investigations program focuses on carriers that are suspected of operating illegally. Targeted investigations are usually initiated as a result of information received, or the observations of Field Investigators while conducting periodic inspections. Most targeted investigations deal with either unlicensed carriers operating a publicly available air service, or licensed carriers who are not respecting the terms and conditions of their licences. In either case, the public is being placed at risk since there is a very high probability that the carrier's insurance, if it exists at all, would not be valid in the case of an accident. Such illegal activities also place the licensed carrier, who is operating within the confines of the law, at an economic disadvantage over his illegal competitor.

Where the allegations of wrong-doing are determined to be well-founded, the matter will normally be handed over to the R.C.M.P. for prosecution.

Special field projects include an educational role vis-à-vis the public, and with other law enforcement organizations such as the R.C.M.P., Canada Customs and certain provincial agencies such as ministries of natural resources. Included in this program element are the various non-enforcement tasks that field staff are called upon to perform from time to time, including: assisting with the annual survey, tracing non-operating or apparently non-operating carriers, and delivering legal letters and notices.

The Branch continues to work closely with Transport Canada and the R.C.M.P. on investigations pursuant to Parts II and V of the *National Transportation Act, 1987* and related regulations. A close working relationship also exists with Revenue Canada (Customs and Excise) on matters involving the transborder movement of aircraft. Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and Transport Canada, and the NTA and the R.C.M.P. have been ratified to ensure coordinated efforts.

The present enforcement program was implemented on April 1, 1990. The following data therefore covers the period from April 1 to December 31, 1990:

PCIP

Periodic Inspections completed	196
Infractions Identified	81

TIP

Targeted Investigations completed	110
Infractions identified	81

SFP

General Inquiries	3,902
Seminars/Briefings	7

INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS

In support of bilateral air negotiations, the Branch studies, evaluates and makes recommendations regarding international air services operations; maintains and develops an automated information retrieval system on bilateral air agreements; participates with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments; arranges for the implementation and administration of air agreements in accordance with the Agency's responsibilities as the Canadian economic regulatory aeronautical authority under the agreements and Canadian law; consults with foreign economic regulatory aeronautical authorities on international services; and represents, from a regulatory perspective, Canadian interests at international civil aviation meetings.

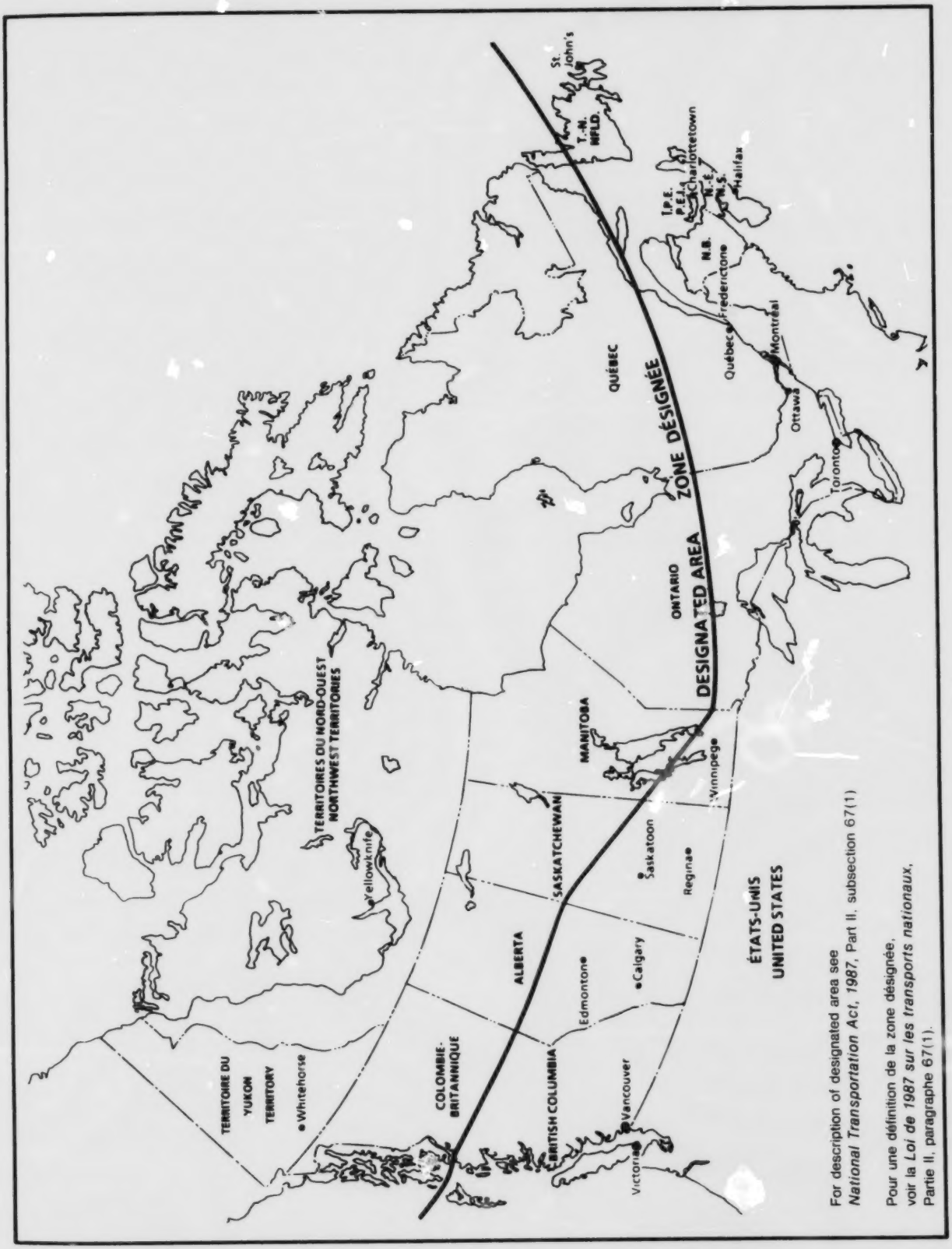
In 1990, the Branch engaged in a variety of activities related to international air matters. The Branch provided support for the Agency in the discharge of its responsibilities as Canada's aeronautical authority under bilateral air transport agreements and as Canada's transportation economic regulator under the *Air Transportation Regulations*. This entailed assessments of a number of specific commercial arrangements of airlines such as: code-sharing, blocking space, wet leasing, and revenue sharing and capacity. As well, the Branch engaged in various other activities aimed at ensuring the smooth implementation and administration of the agreements, including the exchange of statistics, and matters relating to airline representatives, taxation, customs, sales, and transfer of funds. It also represented the Agency in bilateral consultations with eight countries, namely: Jordan, Egypt, Brazil, Argentina, Italy, New Zealand, the United Kingdom and the United States.

The Branch provided advice to Transport Canada on the development of policies for wet leasing, code-sharing, ownership of foreign airlines, and licence renewal of Regional, Local and Commuter transborder carrier licences. It also provided advice regarding such matters as the impact of the GST on air transport agreements; the impact of GATT multilateral trade in services initiatives; and protocols and conventions regarding airline limits of liability. As part of an interdepartmental working group chaired by Transport Canada, the Branch participated in the development of a policy and regulations on computer reservation systems. Advice was also provided, within the Agency, regarding licensing and related enforcement matters.

The Branch works closely with foreign regulatory authorities to facilitate charter operations and to harmonize the application of charter rules. In 1990, this work included the administration of the 1988 Canada-France charter arrangements, and attempts to eliminate Advance Booking Charter restrictions imposed by Venezuela and Jamaica. Following consultations with aeronautical authorities of the United Kingdom, a proposal was developed to harmonize Canada/United Kingdom charter rules.

The Branch continued to support Canada's participation in international bodies such as the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Branch staff participated in the September 1990 meeting of the air transport group of the multilateral negotiations on trade in services; in the 28th ICAO Assembly held in Montreal in October 1990; and in a Canada/U.S. government/industry conference on facilitation matters in November 1990. In addition, Branch staff organized the work of and chaired two interdepartmental Committees involved in ICAO-related activities: the National Facilitation Committee, and the Committee for ICAO International Air Law Activities.

MAP OF DESIGNATED AREA



For description of designated area see *National Transportation Act, 1987*, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée, voir la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, Partie II, paragraphe 67(1).

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch administers federal programs which relate to statutory rates, the payment of subsidies for rail transportation services, the monitoring of rail costs and the rationalization of Canada's rail network. The Branch audits railway accounts and financial records to determine the costs for moving western grain, losses incurred in the operation of uneconomic services, charges for services to VIA Rail Canada, and railway investment and expenditure levels for western grain transportation.

Authority to conduct these activities is found in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, and the *Western Grain Transportation Act*.

During 1990, the Branch developed subsidy determinations of $687.8 million as summarized below.

- $645.2 million in assistance payments lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers.
- $35 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- $1.8 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export.
- $5.8 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services.

Other undertakings are described below:

- CN was permitted to abandon 232.7 miles or 1.2 per cent of its rail network. CP abandoned 428 miles or 3.2 per cent of its system in 1990. Additionally, 92 miles of line abandoned in western Canada were not subject to the four per cent rule. Legislation limits total rail line abandonment to four per cent of a railway's total route mileage in any year.
- The 1990/91 annual rate scale for western grain transportation was issued in April, 1990. The 1990 canola rate scale was issued in January.

The *Western Grain Transportation Act* requires that the Agency conduct Western Grain Costing Reviews every four years to determine the cost of moving grain by rail. In March 1990, the Agency completed the most recent four year review and reported to the Minister on the 1988 base year determination.

The Branch consists of four directorates: Program Management and Coordination, Rail Rationalization, Rates and Payments and Audit Services.

Rail Rationalization

Rail Line Abandonments

The *National Transportation Act, 1987* authorizes the Agency to render decisions on railway applications to abandon railway lines, or any portion thereof. Before reaching a decision, the Agency considers a wide range of factors influencing the line. These include current and future economic potential, shipper requirements for transportation services, railway cost management and the reduction of federal subsidies.

The abandonment of railway lines can be a sensitive issue. The Agency recognizes the valuable role that consultation with interested parties plays in the effective management of this activity.

In 1990, CN had 812 miles of its rail network before the Agency for abandonment consideration, of which 803 miles were subject to the four per cent rule. This represented 4.1 per cent of trackage. The Agency authorized abandonment of 232.7 miles or 1.2 per cent of its network in 1990 and 185 miles or one per cent was ordered retained. An additional 222.6 miles or 1.2 per cent is scheduled for abandonment in 1991. One application representing 36 miles or 0.2 per cent was dismissed. Nine cases, representing 1.6 per cent or 306 miles, will be completed in 1991.

The Agency made decisions regarding 523 miles or four per cent of CP's rail network in 1990. Of this, 431 miles or 3.3 per cent were subject to the four per cent rule, and the other 92 miles were previously protected lines not subject to the four per cent rule. It ordered 520 miles or 3.9 per cent abandoned effective in 1990. The remaining three miles or 0.1 per cent was ordered retained. Five applications, representing 141 miles or 1.1 per cent of CP's total trackage, will be carried forward for completion in 1991. Also, 10 miles of previously protected lines not subject to the four per cent rule will be carried forward for completion in 1991.

In addition, the Agency considered one U.S. carrier's abandonment application in 1990. The application, from CSX Transportation Inc. to abandon seven miles of trackage, was granted.

Conveyances

In 1990, the Agency received five applications for conveyance of trackage. The Guelph Junction Railway Company applied to convey its Goderich Subdivision to the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. CN applied to convey portions of its Massena subdivision to Conrail. CSX Transportation Inc. made application to convey two portions of its subdivision No. 1 to CN. CN applied to convey portions of its Taschereau, Kapuskasing, and Pagwa subdivisions to Ontario Northland Transportation. The Calgary and Edmonton Railway Company and CP made application to sell a portion of the Lacombe subdivision and the entire Coronation subdivision to Central Western Railway.

Of the five applications, three have been approved and two, the cases involving Ontario Northland and Central Western Railway, will be completed in early 1991.

The Ontario Mid-Western Railway Company submitted an offer to purchase CN's Owen Sound Subdivision. Negotiations between CN and Ontario Mid-Western commenced in 1990, and will continue into 1991.

Other Matters

The Branch dealt with nine new requests for determination of the status of railway lines as branch lines, spurs, sidings or other types of track. Three determinations were made. In addition, four out of five requests for track determinations, carried forward from 1989, were dealt with.

In 1990, the Agency also received 69 applications for railway station removals, of which 11 were processed. Two applications carried forward from 1989 were also completed.

Western Grain Rates and Payments

The Agency's annual rate scales set the total rail transportation charges for the movement of grain from individual prairie shipping points to Canadian export ports. For each point, the total rate is divided to establish the rate the railways charge producers, and the rate to be paid through Government of Canada subsidies. The *Western Grain Transportation Act* stipulates how these rate scales are to be calculated, and how the railways are to be compensated.

The Agency issued the annual rate scale for crop year 1990/91 in the spring of 1990. The 1990/91 rate scale was developed by indexing the 1988 base year costs using a composite price index and a tonnage forecast provided by the Grain Transportation Agency. This index reflects the year-to-year increase in all railway costs, including labour, fuel, material and capital costs. Industry participants were given an opportunity to discuss the 1990/91 rate scale consultation report early in 1990.

In 1990, WGTA subsidy payments to CN, CP, BC Rail, Central Western Railway and the Southern Rails Cooperative lowered the costs to producers of transporting western grain by $645.2 million for 1990. These payments required the processing of some 350,000 claimed rail car movements, through computerized edit programs and database systems, and extensive field validation. The Branch also monitors the CN and CP waybill systems.

In June 1990, the Branch became responsible for determining payments to Southern Rails Cooperative Limited, under an agreement with Transport Canada, to cover rail movements from December 18, 1989 to July 31, 1991. Payments totalled $262,407 during 1990.

In addition, the Agency issued the shipper share limitation adjustment which protects shippers in years of low grain prices, and reported to the Minister of Transport on the CN adjustment.

The Agency issued an order designating the grain dependent branch lines for the crop year 1990-91.

WGTA 1990 Costing Review

Every four years the Agency must conduct a costing review to determine the cost of moving western grain, by rail, to Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay and Churchill. The 1990 costing review determined costs for the year 1988, the most recent calendar year for which appropriate costing information was available.

The Agency's 1990 costing review determined the volume-related variable costs for the rail movement of grain, as well as the line-related variable costs for grain dependent branch lines. The Agency also made recommendations to the Minister on the level of contribution to constant costs and the appropriateness of factors used to determine the CN adjustment. Together, the volume-related costs (including the contribution to constant costs) and the line-related costs are known as the base year costs.

The Agency's determination for the 1988 base year costs reflected disallowances in railway costs which lowered the total eligible costs by over $120 million. The Agency issued five decisions during the course of the costing review. Issues covered by these decisions were: known and measurable, non-recurring costs; net-to-gross ratios; reduced crew costs; and cost of capital (over-accrual of deferred taxes and extraordinary gains, work capital and the risk of moving grain). In addition, significant disallowances were generated through the Agency's unit cost and service unit determinations.

The Agency's determination of the 1988 base year costs is used to establish annual rate scales for the next four crop years. The annual rate scales for crop years 1990/91 through 1993/94 are developed by indexing the base year costs using composite price indices. These rates determine the costs paid by western agricultural producers to ship grain by rail and lay the basis for Government of Canada transportation subsidy payments to the railways.

WGTA Productivity Cost Decision

During the course of the 1990 Costing Review, the Agency issued a landmark decision which significantly altered the method for calculating base year costs during quadrennial costing reviews. This decision, commonly referred to as the productivity decision, removed measurable costs (known not to recur in the forthcoming crop years) from the base year calculation. The railways do not incur these costs, and will no longer be compensated for them.

A subsequent Agency decision identified these costs as amounting to $18.5 million for the 1988 base year. The Agency's decision estimated that the railways had received benefits of some $227 million because such costs were included in the 1984 base year cost calculation.

The Federal Court of Appeal heard the appeals from the Agency decision by CN and CP in March 1990. The Court's ruling was unanimous in rejecting the arguments of the railways and upholding the Agency's decision.

Western Grain Investment and Expenditure Monitoring

The *Western Grain Transportation Act* requires the Agency to monitor and audit railway maintenance expenditures on grain dependent branch lines and grain-related investment in railway equipment and

plant, to help "ensure an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain". Annual reportings are provided to the Minister of Transport.

For 1990, the objective has been to enhance the coverage of this program and provide more comprehensive and involved reporting on activities. This initiative has resulted in more detailed reporting of railway information, expanded Agency coverage of producer meetings and a more intensive approach to auditing and surveillance.

In 1990, the Agency reported to the Minister on the verification of the railways' statements of investment for 1989 and the assessment of general investment plans for 1990 and 1991. The Agency also reported on the 1988 maintenance expenditure on grain dependent branch lines.

Based on the Agency's reports, the Minister may apply a holdback on payments to the railways when expenditures have been inadequate. Once the Minister is satisfied expenditures are adequate, the railways can be reimbursed the amount of any holdback.

In the early eighties, Canada's grain transportation system had deteriorated to a level where service was inadequate. The federal government responded with the *Western Grain Transportation Act, 1984* and the Branch Line Rehabilitation Program. The WGTA assured the railways of returns on export grain traffic. In return, the carriers undertook responsibility for a massive capital investment program in mainline rail infrastructure.

The Branch's western grain monitoring programs provide the Minister with strategic information on the status of Canada's rail networks. Investment and expenditure levels are audited and assessed, and plans for the future are analysed. The Agency's monitoring reports allow the Minister to take appropriate action to ensure service adequacy.

Branch Line and Passenger Train Service Payments

During 1990, the Agency made determinations totalling $35 million for subsidy payments for the operation of uneconomic branch lines, and $5.8 million for eligible passenger train services. Total payments in 1990 equalled $40.8 million.

Final payments for years 1985-87 for the Quebec North Shore and Labrador Railway were issued. As well, CN 1985-87 and CP 1987 branch line final payments were made in 1990.

Charges to VIA Rail Canada

The Minister of Transport has directed the Agency to perform annual investigations of costs incurred by CP and CN, for services rendered for VIA Rail Canada's operation of passenger-train services in Canada. The Agency determines approved costs to be used by Transport Canada to establish settlement invoice levels in accordance with the VIA/CN and VIA/CP Operating Agreements.

During 1990 the Agency made the final settlement invoice determinations for the years 1985 through 1988. The Agency settlement invoice determinations were developed in accordance with the *Railway Costing Regulations* and the results of the VIA Rail Costing Review. Reports providing settlement invoice determinations were sent to the Minister of Transport.

These final determinations effectively eliminated the settlement invoice backlog caused by the VIA Rail Costing Review.

Other Achievements

- The Agency issued the 1990 rate scale, providing minimum compensatory freight rates for the rail transportation of canola products. The authority for this activity is provided by Order-in-Council and the *National Transportation Act, 1987.*
- The Agency has decided to use indexation to develop rental rates for the January 1991 issuance of Schedule "A" Directives. These Directives are used to determine compensation for construction or maintenance of rail infrastructure projects for work carried out under an Order of the Agency. The Branch will undertake a comprehensive review of individual rates and outstanding methodological issues.
- During 1990 the Agency finalized Eastern Rates payments for the year 1989.

TABLE 1

PAYMENTS, 1990
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

In Respect of	Canadian National Railway Company $	Canadian Pacific Limited $	BC Rail Limited $	Central Western Railway $	Southern Rails Cooperative Limited $	Total $
December 1989[1]	27,170,824.85	23,084,569.53	213,930.90	120,682.29	25,862.63	50,615,870.20
January 1990	28,758,501.91	21,213,357.68	342,749.20	117,750.10	29,485.86	50,461,844.75
February	25,573,842.28	19,266,563.20	197,868.10	203,651.27	17,514.50	45,259,439.35
March	29,314,625.80	24,405,671.78	375,827.71	178,806.26	3,333.06	54,278,264.61
April[2]	31,000,851.07	30,693,584.69	269,246.97	133,342.45	25,322.35	62,122,347.53
May	37,122,198.43	36,701,208.48	194,016.36	194,502.28	25,465.17	74,237,390.72
June	31,496,856.41	31,518,978.13	199,095.34	143,022.24	18,736.84	63,376,688.96
July[3]	30,868,467.36	24,044,685.19	302,475.25	193,530.27	20,891.96	55,430,050.03
August	22,126,618.96	17,411,177.79	183,141.38	53,108.07	16,676.41	39,790,722.61
September	19,516,345.63	17,794,480.02	13,609.64	80,363.87	19,375.60	37,424,174.76
October	24,564,818.16	23,794,783.39	229,859.92	91,973.35	40,613.07	48,722,047.89
November	28,187,363.32	34,959,316.66	189,883.65	95,762.31	19,130.42	63,451,456.36
Total	**335,701,314.18**	**304,888,376.54**	**2,711,704.42**	**1,606,494.76**	**262,407.87**	**645,170,297.77**

(1) Payments for Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited in respect of December 1989 were paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1990 in accordance with *Railway Companies' Payments Regulations*.

(2) April 1990 includes Central Western Railway final instalment payment in respect of the 1988/89 crop year ending July 31, 1989.

(3) July 1990 includes Canadian National Railway Company, Canadian Pacific Limited and BC Rail Limited final instalment payments in respect of the 1989/90 crop year ending July 31, 1990.

TABLE 2

PAYMENTS IN RESPECT OF 1989, PAID TO DECEMBER 31, 1990
RAILWAY ACT* AND *NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987

Payment Type	Total $
Railway Act	
Section 270 (Passenger Train Services)	6,049,669
Section 281 (Eastern Rates Movements)	18,758,839
Sub-Total	24,808,508
National Transportation Act, 1987	
Section 178 (Branch Lines)	20,538,790
Sub-Total	20,538,790
TOTAL	**45,347,298**

TABLE 3

ORDERS AND DECISIONS, 1990
BRANCH LINE ABANDONMENT

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Nova Scotia				
CP Kentville[1]	Kentville-Annapolis Royal 4.60-58.4	53.8	1990-R-82 90/02/27	Ordered abandoned March 27, 1990.
CP Yarmouth[1]	Annapolis Royal-Yarmouth 0.00-86.60	86.60	1990-R-82 90/02/27	Ordered abandoned March 27, 1990.
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42.25-109.07	66.82	172-R-1990 90/03/29	Ordered abandoned March 29, 1991.
	Lunenburg Spur Blue Rocks Spur Yarmouth Spur Liverpool Town Spur	10.20	172-R-1990 90/03/29	Ordered abandoned April 28, 1990.
Quebec				
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	45-R-1990 90/01/31	Ordered continued.
Ontario				
CN Burford Spur	Brantford-North Burford 3.35-11.00	7.65	1990-R-484 90/09/06	Ordered continued.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	486-R-1990 90/09/17	Ordered abandoned September 17, 1991.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1.09-31.40 Incl. Penetang Spur 0.00-2.00 Incl. Pretty River Spur 0.00-0.92	33.23	1990-R-521 90/09/20	Ordered continued.
CN Marmora	Picton-Trenton 0.05-30.15 Incl. Bethlehem Spur 0.00-4.23 Lake Ontario Cement Lead 0.00-1.34	35.67	1990-R-579 90/10/17	Dismissed.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Uxbridge[2]	Lindsay-Stouffville 0.00-38.88 Incl. Campbellford Spur 85.18-86.28 Haliburton Spur 0.00-0.53 Lindsay River Branch 0.00-3.20 Lindsay Industrial Spur 0.00-2.50	46.21	1990-R-588 90/10/18	Order 1990-R-588 varied by letter decision dated December 28, 1990. Abandonment to be effective April 1, 1991.
CN Uxbridge[2]	Mileage 38.88-Stouffville	1.43	1990-R-588 90/10/18	Ordered continued.
Manitoba				
CP Lac du Bonnet	Molson-Lac du Bonnet 43.6-65.7	22.1	1990-R-125 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
Saskatchewan				
CP Coronation	Major-Compeer 22.9-43.1	20.2	1990-R-129 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
CP Empress	Leader-Empress 89.9-111.0	22.1	1990-R-127 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
CP Kisbey	Arcola-Stoughton 0.5-23.3	22.8	1990-R-126 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington 72.73-112.87	40.14	1990-R-328 90/06/28	Ordered abandoned July 28, 1990.
CN Central Butte	Moose Jaw Jct-Mawer 39.37-85.00	45.63	1990-R-122 90/04/04	Ordered continued.
Alberta				
CP Stirling	Manyberries-Orion 0.0-6.0	6.0	1990-R-128 90/04/10	Ordered abandoned May 10, 1990.
British Columbia				
CN Cowichan	Victoria-Victoria 0.00-1.90 Incl. Saanich Spur	1.90 1.37	1990-R-37 90/01/29	Ordered abandoned February 28, 1990.
CP Princeton	Penticton-Spences Bridge 0.0-177.8 Incl. Okanagan Falls Spur 0.5-12.8	190.1	1990-R-318 90/06/21	Ordered abandoned July 21, 1990.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CP Boundary[3]	Robson West-Grand Forks 30.7-92.6 Grand Forks-Midway 93.85-126.6 Incl. Carmi Spur	97.05	484-R-1990 90/09/10	Ordered abandoned December 10, 1990.
CP Boundary[3]	Grand Forks Segment 92.60-93.85 Incl. Carson Spur	3.25	484-R-1990 90/09/10	Ordered continued.

[1,2, & 3] Included in one application.

TABLE 4

BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND, DECEMBER 31, 1990

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
Nova Scotia			
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42.25-109.07	66.82	Ordered abandoned March 29, 1991.
New Brunswick			
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55.6-56.1	0.5	Application received June 6, 1990.
CP Edmundston/	Aroostook-Grand Falls 0.0-20.4	20.4	Application received June 6, 1990.
Shogomoc	Aroostook 104.6-105.8	1.2	
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0.0-51.5	51.5	Application received June 6, 1990.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg 51.5-54.2	2.7	Abandonment stayed.
CP Shogomoc/	Newburg-Upper Kent 54.2-88.5	34.3	Application received June 6, 1990.
Gibson	Newburg-Southampton 0.0-22.0	22.0	
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	Abandonment stayed.
CP Tobique	Perth Junction-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	Abandonment stayed.
Quebec			
CN Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	Notice of reconsideration issued December 5, 1989. Proceedings adjourned September 17, 1990 and resumed November 17, 1990.
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	Ordered continued.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Granby	Clough-Marieville 15.57-38.70	23.13	Notice of Reconsideration issued July 9, 1990. Notice of mileage amendment issued September 28, 1990.
CN Montmagny	Harlaka-St-Romuald 111.35-120.40	9.05	Application received January 3, 1990. Proceedings adjourned September 17, 1990 and resumed November 17, 1990.
CP St-Gabriel	Joliette-St-Félix 7.1-17.8	10.7	Application received July 3, 1990.
CN St-Raymond	Hedley-Jackson's 2.62-36.50	33.88	Notice of Reconsideration issued July 17, 1990.
CN Sorel	Tracy-Sorel 45.50-47.16 Nicolet-St-Grégoire 77.00-84.20 Incl. Bécancour Spur 0.00-0.30	9.16	Reconsideration deferred.
CP Waltham	Wamo-Wyman 1.0-34.0 Incl. Hilton Mines Spur 0.00-4.7	37.7	Application received September 11, 1990.
Ontario			
CN Burford	Brantford-North Burford Spur 3.35-11.00	7.65	Ordered continued. To be reconsidered within three years.
CSX No. 1	Harrow-Arner 21.00-27.68	6.68	Application received June 21, 1990.
CN Kincardine[1]	Listowel 0.00-1.41	1.41	Notice of Reconsideration issued July 31, 1990.
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	Notice of Reconsideration issued July 31, 1990.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1.09-31.40 Incl. Penetang Spur 0.00-2.00 Incl.Pretty River Spur 0.00-0.92	33.23	Ordered continued. To be reconsidered within three years.
CN Newton[1]	Stratford-Palmerston 1.17-36.62	35.45	Notice of Reconsideration issued July 31, 1990.
CN Owen Sound[1]	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	Notice of Reconsideration issued July 31, 1990.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Renfrew	Nepean-Amprior 0.00-27.20	27.20	Ordered abandoned either December 31, 1991, or 30 days after such earlier date as shall be advised jointly by BASF Fibres Inc. and CN as mutually acceptable to them.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.00-34.05	21.05	Notice of Reconsideration issued November 30, 1989. Proceedings adjourned September 17, 1990 and resumed November 17, 1990.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	Ordered abandoned September 17, 1991.
CN Uxbridge	Lindsay-Mileage 38.88 0.00-38.88 Incl. Campbellford Spur 85.18-86.28 Incl. Haliburton Spur 0.00-0.53 Incl. Lindsay River Branch 0.00-3.20 Incl. Lindsay Industrial Spur 0.00-2.50	46.21	Order 1990-R-588 varied by letter decision dated December 28, 1990. Abandonment to be effective April 1, 1991.
CN Uxbridge	Mileage 38.88-Stouffville 38.88-40.31	1.43	Ordered continued. To be reconsidered within three years.
Manitoba			
CN Neepawa	Neepawa-Rossburn Junction 33.60-37.79	4.19	Abandonment authorized contingent upon construction of connection.
CN Rossburn	Rossburn Junction-Bethany 0.00-11.90	11.90	Abandonment authorized contingent upon construction of connection.
Saskatchewan			
CN Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer 39.37-85.00	45.63	Ordered continued. To be reconsidered after year 2000.
CP White Fox	Meath Park-Sharpe 63.6-73.4	9.8	Application received December 31, 1990.
British Columbia			
CP Boundary	Grand Forks 92.6-93.85 Incl. Carson Spur	1.25 2.0	Ordered continued. To be reconsidered within three years.

[1] Included in one application

LEGAL SERVICES

The Branch provides legal advice to the Chairman, Members, and NTA staff.

Legal Services is involved in all cases before the Agency. In 1990, the Branch actively participated in significant hearings relating to rail line conveyance and connections, air licence applications in the north, and various special projects.

The legal work of the Agency is varied. Staff counsel provide advice in the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the Agency's powers and jurisdiction. They recommend actions and advice on the legal aspects of Agency decisions. Counsel assist Members and staff to evaluate and analyse applications, complaints and interventions made to the Agency. Counsel represent the Agency at public hearings and ensure that they are conducted properly. In addition, counsel represent the Agency in cases of appeals to its decisions with respect to jurisdictional matters before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

In addition, counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel on ongoing cases, and participate in special projects.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

CASES DISCONTINUED IN 1990

Algoma Central Railway v. NTA et al.

Federal Court of Appeal
File: A-229-89

By Notice of motion, Algoma Central Railway sought leave to appeal Agency Decision No. 34-R-1989 dated January 20, 1989, which refused to approve a proposed agreement for the conveyance of the rail division of Algoma Central Railway to Algoma Central Railway Inc. The application for leave to appeal was granted by the Court on April 14, 1989.

The Agency counsel filed Notice of intention to participate in the argument of the appeal on May 10, 1989. This matter remained in abeyance pending the outcome of a second notice made on June 29, 1989 by Algoma Central Railway before the Agency pursuant to section 158 of the *NTA, 1987*. This latter matter was disposed of by the Agency on December 28, 1989, whereby the Agency did not approve the conveyance for transfer.

On January 23, 1990, Algoma Central Railway filed a Notice of discontinuance in the Federal Court of Appeal.

CASES DECIDED IN 1990

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 89-A-331

On October 26, 1989, Her Majesty's Attorney General for Newfoundland filed an application for leave to appeal Agency Decision No. 509-R-1989, dated October 3, 1989 to hold a public hearing into the question of how term 32(2) of the Terms of Union is to be applied.

This decision was made with respect to a complaint made by Atlantic Container Express Inc. to the Agency which claimed that certain rates to Newfoundland are not in accordance with the Terms of Union.

Newfoundland claimed that the Agency had no jurisdiction to hold the hearing.

The application for leave to appeal was dismissed by the Court on January 12, 1990.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-353-89

By Notice of motion dated September 16, 1988, CN sought leave to appeal Agency Decision No. 269-R-1988, dated August 17, 1988 which found that the Domtar facility at Donnacona, Québec was reasonably close to the CN/CP interchange at Allenby, Québec and should be deemed to be within the interswitching limits pursuant to section 152 of the *NTA, 1987*.

CN's application was based on the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency did not have any evidence to support its conclusion.
- There was a breach of the rules of natural justice in that staff conducted a private meeting and had conversations with Domtar without giving CN an opportunity to comment.
- The Agency erred in interpreting subsection 152(3) of the *NTA, 1987* by computing distance on a radial basis rather than the track distance.
- The Agency erred in finding the interchange to be reasonably close.

The Court granted leave to appeal on July 4, 1989.

On March 12, 1990, the Court set aside the Agency decision dated August 17, 1988, and returned the matter to the Agency for redetermination.

Canadian Pacific Limited v. NTA
Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-78-90

CP and CN filed separate applications for leave to appeal Agency Decision No. 570-R-1989, dated November 15, 1989.

This decision ordered the railway companies to file a submission on productivity savings for Agency consideration in the calculation of 1988 base year costs as required by section 38 of the *Western Grain Transportation Act*.

Both applicants claimed that the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction by misinterpreting subsection 38(1) and paragraph 28(2)(a) of the *Western Grain Transportation Act*, in particular the effect to be given to the term "that will meet future requirements for the movement of grain".

The two motions for leave to appeal were dealt with together by the Court, and granted on January 30, 1990.

On March 15, 1990, the Court dismissed the appeals without costs.

Briefly, the Court held that since the "process in issue has no purpose but to provide an input for the fixing of future rates, it seems entirely reasonable that Parliament would require the Agency to consider whether costs incurred in the past were not only properly incurred then but were also incurred for a purpose that will meet future requirements".

Canadian Pacific Limited v. CTC and CSP Foods Ltd. et al.

Federal Court of Appeal
File: A-1099-87

On October 28, 1987, CP was granted leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for the movements of rapeseed oil and meal from Thunder Bay to Drummondville.

As grounds for appeal, CP submitted that the RTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates, and questioned the interpretation the RTC has consistently placed on Order-in-Council P.C. 1976-894 dated April 13, 1976 and the validity of the Order in Council itself.

The Court dismissed CP's appeal on June 13, 1990. The Court held that the Order in Council was valid and had not been misconstrued by the RTC in respect of the matters put in issue in the appeal.

Minister of Transportation and Public Works of Prince Edward Island v. CN and NTA

Federal Court of Appeal
File: A-218-90

The Federal Court of Appeal dismissed an appeal by the Minister of Transportation and Public Works of Prince Edward Island (Appellant) against Agency Decision No. 348-R-1989 and Order No. 1989-R-180 issued on July 12, 1989, which resulted in the abandonment of eight railway lines, seven of which constitute the entire railway system serving Prince Edward Island, and one line in New Brunswick which connects the main CN Rail line from Québec to Halifax with Cape Tormentine (the New Brunswick car ferry terminal) to Borden, Prince Edward Island.

As grounds for appeal, the Appellant alleged that the Terms of Union by which Prince Edward Island entered Confederation obliged Canada to operate the Prince Edward Island railway, and in allowing the abandonment pursuant to the *National Transportation Act, 1987*, the Agency has exceeded its jurisdiction.

On June 20, 1990, the Court decided that the Agency's Decision and Order were not contrary to the Prince Edward Island Terms of Union. Briefly, the Court held that the Terms of Union do not require Canada to operate the railway in Prince Edward Island, or to maintain and operate a rail link between the island and the mainland. It only requires Canada to "clearly provide a ferry service with the *effect* but not the obligation of communicating with the federal railway system".

Canadian Pacific Limited v. NTA and Alberta Gas Chemicals Ltd.

Supreme Court of Canada
File: 21742

On December 21, 1989, CP filed an application for leave to appeal the Federal Court of Appeal judgment pronounced on October 25, 1989 which dismissed CP's appeal against Agency Decision No. 507-R-1989 dated October 2, 1989 which established a competitive line rate for the transportation of methanol from Medicine Hat, Alberta to the U.S. border.

The application was made on the following grounds:

1. The questions involved in the proposed appeal are of public importance that ought to be decided by the Supreme Court of Canada.

2. The Federal Court of Appeal erred in law in deciding that the *National Transportation Act, 1987* authorized the Agency to establish a competitive line rate when there is no competitive line.

3. The Federal Court of Appeal erred in law in its interpretation of the word "destination".

The application for leave to appeal was dismissed with costs on March 15, 1990.

CASES PENDING IN 1990

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-221-89

CN, by Notice of motion dated September 1, 1988, sought leave to appeal Agency Decision No. 206-R-1988 dated August 2, 1988 concerning the rescission of certain Railway Transport Committee (RTC) orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

CN's application is based on the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency erred in concluding that, upon the coming into force of the *National Transportation Act, 1987*, and enactment of the *Railway Interswitching Regulations* as of January 1, 1988, these statutory instruments did not have the effect of superseding the non-compensatory rates prescribed pursuant to previous orders of the RTC.

- Alternatively, the Agency erred in concluding that the implementation of a compensatory level of rates for interswitching services were subject to the prior publication by the rail carrier of a tariff subject to at least 30 days prior notice before its effective date as contemplated by subsection 117(1), *NTA, 1987*.

- The application for leave to appeal raises important questions of law and jurisdiction with respect to the interpretation of the recently-enacted *National Transportation Act, 1987* and the consequent powers of the National Transportation Agency.

CN was granted leave to appeal on April 13, 1989.

ACE - Atlantic Container Express Inc. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-74-90

On October 11, 1989, ACE filed an application for leave to appeal Agency Decisions dated September 13 and October 3, 1989 in which the Agency ruled that ACE was not entitled to full disclosure of confidential information concerned with a complaint made by ACE pursuant to sections 35 and 113 of the *National Transportation Act, 1987*.

ACE had complained that certain rates to Newfoundland and the Maritimes were not in accordance with the Terms of Union and were not compensatory. ACE claims that in order for it to participate in the proceedings in a meaningful way, it must have access to all of the confidential information.

The motion for leave to appeal was granted on December 15, 1989.

Canadian Pacific Limited v. NTA and CSP Foods Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-193-90

On December 22, 1989, CP filed an application for leave to appeal Agency Decision No. 596-R-1989 dated November 24, 1989, which ordered CP to issue a tariff as requested in an application by CSP Foods Ltd.

CSP Foods Ltd.'s application to the Agency requested that the Agency order CP to publish rates for the movement of canola oil and meal from Altona and Harrowby, Manitoba and Nipawin, Saskatchewan to Winnipeg, Manitoba for furtherance to destinations in the United States.

The applicant's grounds for the application are that the Agency erred as a matter of law or of jurisdiction in finding that subsection 115(1) of the *National Transportation Act, 1987* requires the applicant to issue a tariff in respect of the transportation of traffic which is to move over a continuous route, portions of which are operated by two or more railway companies (through traffic), as contemplated by sections 129 to 133 of the *NTA, 1987*.

The motion for leave to appeal was granted on March 7, 1990.

Canadian National Railway Co. v. CTC and Town of Mount Royal

Federal Court of Appeal
File: A-1229-88

CN appealed CTC Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-41370 dated December 7, 1987 relating to the apportionment of costs for the reconstruction and maintenance of the overhead bridge in the Town of Mount Royal.

CN's motion for leave to appeal was granted by the Court on December 9, 1988 only on the following question of law:

"Did the Committee err in its apportionment of the costs of the work either by taking into account irrelevant consideration, or by failing to take into account relevant consideration?"

McCain Foods Ltd. v. NTA and CP

Federal Court of Appeal
Files: A-101-90 - Shogomoc Subdivision - NTA No. 1989-R-90
A-102-90 - Tobique Subdivision - NTA No. 1989-R-91

McCain Foods Ltd. filed Notices of motion for leave to appeal Agency Orders Nos. 1989-R-90 and 1989-R-91 both dated May 12, 1989, which granted abandonment of the Shogomoc and Tobique Subdivisions. The applications for leave to appeal were granted by the Court January 15, 1990.

As grounds for appeal in both files, McCain Foods Ltd. alleged that the Agency erred in law

1. in failing to comply with subsection 165(1) of the *National Transportation Act, 1987* by not issuing the above-noted Order within six months of the application for abandonment;

2. in failing to give proper force and effect to a long-term lease between CP and the New Brunswick Railway Co. to operate the branch lines, which lease arises out of a specific statutory obligation to operate the trackage; and

3. that the Agency lost or exceeded any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

The case has yet to be heard.

Ville de Montréal v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-218-90

This is an appeal by the City of Montreal against Agency Letter-Decision dated November 16, 1989 regarding the overhead pass at CP's St-Luc freight station.

As grounds for appeal, the City of Montreal alleged that, in rendering the decision, the Agency erred in law in that it denied the applicant's right to properly intervene in the case contrary to the principles of natural justice.

Motion of appeal filed by the applicant on November 16, 1989 was granted by the Court on February 28, 1990.

Canadian Pacific Ltd. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 90-A-301

On January 29, 1990, CP filed an application for leave to appeal Agency Decision No. 650-R-1989 dated December 28, 1989 regarding CSP Foods Ltd.'s application for the establishment of competitive line rates for the movement of canola oil in shipper-supplied tank cars.

As grounds for appeal, CP alleged that in rendering its decision, the Agency erred in law and jurisdiction.

CP asked the Court that its application be held in abeyance pending the final outcome of an Agency non-compensatory rate matter directly related to the Agency's December 28, 1989 decision. This request was accepted by the Court on May 28, 1990.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: A-715-90

On February 27, 1990, CN filed an application for leave to appeal Agency Decision No. 45-R-1990 which dismissed CN's application for authority to abandon the operation of the Chapais Subdivision.

As grounds for appeal, CN submitted that, in rendering its decision, the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction particularly regarding the Agency's determination of "actual losses" of the railway line to be abandoned, and its interpretation of "reasonable

probability of the line becoming economic in the foreseeable future".

Leave to appeal was granted by the Court on August 24, 1990.

Her Majesty the Queen in right of the Province of Nova Scotia v. CP

Federal Court of Appeal
File: 90-A-303

On March 28, 1990, the Province of Nova Scotia filed an application for leave to appeal Agency Order No. 1990-R-82, dated February 27, 1990, which reviewed, pursuant to section 41 of the *National Transportation Act, 1987*, Agency Order No. 1989-R-182, dated July 13, 1989, by changing the effective date of abandonment of a portion of the Kentville Subdivision from July 13, 1990 to March 27, 1990.

As grounds for appeal, the Province of Nova Scotia alleged that the Agency erred in law or exceeded its jurisdiction in varying the Order to advance the abandonment date of the branch line and that section 41 of the *NTA, 1987* was the incorrect section to apply and that the more appropriate section to use was subsection 172(2) of the Act.

On July 26, 1990 leave to appeal was granted by the Court.

Her Majesty the Queen in right of the Province of Nova Scotia v. CN

Federal Court of Appeal
File: 90-A-305

On April 27, 1990, the Province of Nova Scotia filed a Notice of motion for leave to appeal Agency Decision No. 172-R-1990, dated March 29, 1990, which approved the abandonment of a portion of the Chester Subdivision in the province of Nova Scotia.

As grounds for appeal, the applicant alleged that the Agency erred in law in its interpretation of the economic test delineated in section 164 of the *National Transportation Act, 1987*.

On November 16, 1990, the Court granted leave to appeal.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 90-A-307

On June 12, 1990, CN filed an application for leave to appeal Agency Letter-Decision dated May 15, 1990 regarding the conveyance of a portion of the CN Massena Subdivision by CN to the Consolidated Rail Corporation.

As grounds for appeal, CN alleged that the Agency "erred on a question of law and jurisdiction in rendering a decision whereby CN must give notice pursuant to subsection 158(2) of the *National Transportation Act, 1987* in connection with the sale above mentioned even though the said transaction was previously approved by the Governor in Council pursuant to subsection 213(2) of the *Canadian National Railways Act*".

CN's application for leave to appeal was granted by the Court on November 1, 1990.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 90-A-309 (see Federal Court of Appeal file No. 90-A-2961)

CN filed an application for leave to appeal two Agency interlocutory decisions, dated May 23, 1990, which denied CN's application for adjournment of the Marmora abandonment case and required production of documents by CN to one of the intervenors, Ontario Lake Cement Limited.

Leave to appeal was granted by the Court on October 24, 1990.

Canadian National Railway Co. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 90-A-2961

On November 16, 1990, CN filed a Notice of motion for leave to appeal Agency Decision No. 506-R-1990 and Order No. 1990-R-579, both dated October 17, 1990, regarding CN's application for abandonment of the Marmora Subdivision.

As grounds for appeal CN alleged that the Agency erred on a question of law and jurisdiction in breaching the rules of natural justice by creating a reasonable apprehension of bias.

CORPORATE MANAGEMENT AND REGIONAL OPERATIONS BRANCH

CORPORATE MANAGEMENT

The Branch provides a complete range of management and administrative services to support Agency operations. The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides comprehensive financial and general administrative services in support of NTA programs, in compliance with government administrative policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency.

The **Finance, Planning and Administrative Services Directorate** develops and implements the NTA's strategic planning and resource management processes, develops and implements financial administration policies, programs and systems; and provides services and implements systems for material management, accommodation, telecommunications, security, forms and manuals control, contract administration and other administrative functions.

The **Informatics Services Directorate** develops and implements policies and plans governing electronic data processing (EDP)-based information management at the NTA; develops EDP systems in response to the operational and administrative needs of the NTA; and provides advice on the application of EDP technology to NTA operations.

The **Communications Services Directorate** provides information to the public and the news media on Agency decisions and orders, as well as on its responsibilities. It also provides a full range of communication services to the Chairman, Members and staff of the NTA, including communications planning and advice, media monitoring, and editorial services. In addition, the Directorate has responsibilities with respect to information management and library services.

The **Internal Audit Directorate** is responsible for a comprehensive internal audit program. The program is aimed at providing the Chairman and senior management of the NTA with an independent assessment of and recommendations on the efficiency, economy and effectiveness of management policies and practices, and on compliance with the Agency's legislative mandate and central agency directives.

REGIONAL OPERATIONS

Atlantic Region
Assumption Place
770 main Street
Moncton, New Brunswick E1C 9L5
Tel: (506) 851-7444
Fax: (506) 851-7105

Northern Region
Suite 304, Mezzanine Level
Air Terminal Building
Whitehorse Airport
Whitehorse, Yukon Y1A 3E4
Tel: (403) 668-4564
Fax: (403) 668-7954

Ontario Region
28 North Cumberland Street
Thunder Bay, Ontario P7A 4K9
Tel: (807) 345-0025
Fax: (807) 345-8045

Western Region
Third Floor
350 Third Avenue North
Saskatoon, Saskatchewan S7K 6G7
Tel: (306) 975-5201
Fax: (306) 975-5206

Pacific Region
Suite 1310,
800 Burrard Street
Vancouver,
British Columbia V6Z 2G7
Tel: (604) 666-2050
Fax: (604) 666-1982

Quebec Region
Suite 605
606 Cathcart Street
Montreal, Quebec H3B 1K9
Tel: (514) 283-7620
Fax: (514) 283-9702

Under section 20 of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency is empowered to establish regional offices outside the National Capital Region with one to be located in Atlantic Canada and one in western Canada. To make its services accessible and responsive to transportation users throughout Canada, the Agency has decided to maintain regional offices in the following locations: the North (Whitehorse); the Pacific (Vancouver); the West (Saskatoon); Ontario (Thunder Bay); Quebec (Montreal); and the Atlantic (Moncton).

Atlantic Regional Office

The Atlantic Regional Office, which opened in June 1988, is designed to be a "microcosm" of the headquarters office, which is located in Hull, Quebec. As such, it provides programs and activities which are administered by headquarters staff. The Atlantic Regional Office has local responsibility for four program areas. These are:

- **Dispute Resolution:** assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interest of efficiency and utility in the Atlantic Region. Major responsibilities include: the monitoring of economic concentration, including mergers and acquisitions, and its impact in the market-place; and the processing of applications related to rail infrastructure.
- **Rail Rationalization:** involves assessing rail passenger and branch line rationalization issues, including assisting with public hearings on rail line abandonments. Economic and technical changes that will impact on the Agency's responsibilities within this region are monitored and assessed.
- **Market Entry and Analysis:** provides two main functions, the administration and enforcement of standards for transportation exit and entry; and, assisting with annual reviews to measure the specific effects of the *National Transportation Act, 1987*.
- **Atlantic Region Freight Assistance Program:** includes the administration of freight subsidy programs applicable to the region. The Atlantic Regional Office administers two such programs: the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Annual subsidies disbursed under these two Acts amount to $107.7 million. The Regional Office supplements desk audit functions with field audits in Atlantic Canada to verify claims made under the subsidy programs and arranges for subsidy payments to over 2,300 certified subsidy claimants under these programs. New audit procedures have been introduced to increase the quality and quantity of claim processing.

Regional Staff

Atlantic Canada is represented by a regional Member. There are 45 employees, many of whom are involved with the freight assistance programs.

Accomplishments

The Atlantic Regional Office has implemented an office automation and computer claim processing system that has increased productivity in both the functional programs and subsidy audits. Staff processed 16,075 subsidy claims during 1990.

During the past year, the office has been active in 12 air enforcement investigations, conducted 19 air carrier inspections, and has participated in a number of important rail infrastructure dispute resolution cases.

Western Regional Office

During 1990, the Western Regional Office, headquartered in Saskatoon, continued to carry out local administration of the following three major program areas which are the responsibility of the National Transportation Agency:

- **Market Entry and Analysis:** in the western region, this involves the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; preparation of advice with respect to the negotiation and implementation of international agreements, as they may pertain to western Canada; and annual reviews to measure specific effects of the new legislation.

During the year regional staff received and processed: 27 applications for southern Canadian air licences, 79 applications for licences to operate in northern Canada, and 22 applications for Class 9-4 international air charter licences.

Consultations were held with provincial and federal government departments, and with various users of the transportation system in western Canada, concerning the effects of the new legislation. Meetings were also held with representatives of a number of northern communities, to discuss the impact of the new regulations on transportation services in their areas.

Liaison was also maintained with air and rail carriers to obtain and report on the effects of regulatory reform on both the consumers and providers of transportation services in western Canada.

- **Dispute Resolution:** this function assists in resolving economic and infrastructure disputes between carriers and users of transportation services.

During 1990 the regional office continued to be involved with problems concerning the adequacy of intermodal transportation services in western Canada. There were two major complaints filed against CN and CP, pursuant to sections 59 and 60 of the *National Transportation Act, 1987*, by Container Port of Saskatchewan Corporation. Regional staff provided support at an Agency public hearing, held in Saskatoon, to investigate these complaints. In addition, a number of other service and rate related matters were filed with the regional office with respect to passenger and freight transportation. They were resolved satisfactorily.

The rail infrastructure program, in its first complete year following transition from one that was safety-based to one focused on matters of public convenience and cost sharing between affected parties, continued to be a priority. In December, environmental assessment was integrated into rail infrastructure procedures, in accordance with the Environmental Assessment and Review Process Guidelines Order.

Regional staff continued to monitor the progress being made towards fulfilment of a major rail relocation project in the City of Regina.

During 1990, the regional office resolved 103 written and oral complaints involving international and domestic air passenger and air cargo. As in past years, considerable public contact occurred in connection with the unexpected cessation of service by charter airlines, as passengers sought advice concerning their rights in that type of situation.

Regional staff acted in support of headquarters activities with respect to monitoring of northern marine resupply water carriers operating on the Lake Athabasca system.

In the area of transportation services for persons with disabilities, the regional office continued to be involved in resolving disputes over the accessibility of airport facilities and aircraft, as well as providing advice to the public with respect to the rights of disadvantaged passengers generally.

- **Transportation Subsidies:** this function provides for regional input into rail rationalization, transportation subsidies, and western grain monitoring activities.

During the year regional staff participated in the processing of several rail abandonment applications; verification audits of grain moved under the *Western Grain Transportation Act*; and participated in the monitoring of maintenance expenditures and investments by railway companies for western grain transportation. Most of these activities involved on-site investigations by regional staff.

Three applications were processed by regional staff under subsection 157(4) of the *National Transportation Act, 1987*, to have a section of rail line determined as a spur or yard track that is not a branch line or other auxiliary trackage. Staff also participated in a public hearing held pursuant to an application under section 158 of the *National Transportation Act, 1987* having to do with the proposed sale of portions of the CP Coronation and Lacombe Subdivisions to Central Western Railway Corporation.

TABLE 1

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAMS
PAYMENTS CERTIFIED, 1990

	Amount Certified[1] 1989			Amount Certified[1] 1990		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	6.0	–	–	11.5	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	21.2	–	–	28.0	–
Section 6 (Selective Westbound)	2.2	7.7	–	4.7	9.3	–
Section 6 (Selective Intra)	4.9	38.2	0.6	7.9	45.4	0.9
Total for Program	**13.1**	**67.1**	**0.6**	**24.1**	**82.7**	**0.9**
Total of Claims Accepted for Audit	**113**	**14,406**	**21**	**219**	**15,616**	**45**
Number of Claims Processed	**77**	**13,222**	**30**	**204**	**16,075**	**36**

[1] Millions of dollars

HUMAN RESOURCES BRANCH

The Human Resources Branch provides a complete range of human resources services to support Agency operations.

The Branch develops and implements strategic human resources policies, plans and programs as an essential component of the Agency's long-term policy, planning, and program development process. In addition the Branch provides advice, assistance and services to NTA management. The Branch is divided into the Compensation and Employee Relations Directorate and the Resourcing Programs Directorate.

The **Compensation and Employee Relations Directorate** administers the position classification, organization analysis and language identification programs including classification audit, monitoring and review, and classification grievances. The Directorate also administers a number of programs, including employee relations, pay and benefits, occupational health and safety and conflict of interest.

The **Resourcing Programs Directorate** administers human resources planning, recruitment, selection and work force adjustment, training and development, official languages program and training, employment equity and various management category programs. The Directorate is also responsible for the administration of the employee assistance program, and the performance review and employee appraisal program.

Canada

Office national des transports du Canada

National Transportation Agency of Canada

Rapport annuel 1990

Rapport annuel de l'Office national des transports du Canada 1990

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991
N° de catalogue TW1-1/1990
ISBN 0-662-58067-2

Imprimé au Canada

Président
Office national des transports
du Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

L'honorable Doug Lewis, c.p., F.C.A., c.r., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 66 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le troisième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1990.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Erik Nielsen

Erik Nielsen

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

PRÉSIDENT

L'honorable Erik Nielsen

VICE-PRÉSIDENT

Micheline Beaudry

MEMBRES

Craig S. Dickson
Edmund J. O'Brien
Nicolle Forget
Keith Penner
George Minaker*
Kenneth Ritter
James D. Mutch
Edward Weinberg

HAUTE DIRECTION

L'honorable Erik Nielsen,
Premier dirigeant

Keith Thompson,
Directeur exécutif

Suzanne Clément,
Secrétaire

Amelita Armit,
Directeur général,
Direction générale du règlement des différends

Gavin Currie,
Directeur général,
Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

Mike Parry,
Directeur général,
Direction générale des subventions au transport

André Poulin,
Directeur général,
Direction générale des ressources humaines

Doug Rimmer,
Directeur général,
Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales

Marie-Paule Scott,
Avocat général,
Direction générale des services juridiques

* membre temporaire

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

MEMBRES 13

SECRÉTARIAT 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS 19

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ 27

SUBVENTIONS AU TRANSPORT 35

SERVICES INTERNES

- Services juridiques 49
- Administration centrale et activités régionales 57
- Ressources humaines 67

INTRODUCTION

Voici le troisième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada, qui a été créé le 1er janvier 1988 par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. L'Office succède à la Commission canadienne des transports, constituée en 1967, en tant qu'organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de la nouvelle loi sur les transports prône une intervention moindre du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprise. Les transports sont régis davantage par les forces du marché avec l'allégement de la réglementation économique. Le nouvel organisme a une vocation toute particulière en matière de règlement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

MISSION

Les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale.

STRUCTURE

L'ONT s'est doté d'une structure fonctionnelle adaptée au nouveau cadre réglementaire concordant avec sa vocation multi-modale et ses objectifs de mise en valeur des forces du marché.

Membres

En vertu de la Loi, l'Office est composé d'un président, d'un vice-président et d'au plus sept autres membres permanents, tous choisis par le gouverneur en conseil. Ce dernier peut aussi nommer jusqu'à six membres temporaires.

Le président est le premier dirigeant de l'Office et, à ce titre, il assure le contrôle des travaux des membres et du personnel.

Les membres prennent toutes les décisions de l'Office.

Effectif

Le personnel de l'ONT fournit aide et conseils aux membres de l'Office. Le directeur exécutif, sous l'autorité du président, est l'administrateur en chef de l'ONT et de son personnel.

Directions générales

L'ONT comprend sept directions générales.

La **Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché** a la responsabilité de délivrer des licences intérieures, de délivrer des licences aux transporteurs aériens canadiens et étrangers qui exploitent des liaisons à destination et en provenance du Canada, et de contrôler l'application des exigences liées à la délivrance des licences. La Direction générale participe aussi à la négociation d'accords internationaux de transport aérien et assure le suivi des répercussions économiques de la réforme de la réglementation.

La **Direction générale du règlement des différends** offre des services pour faciliter le règlement des différends, relatifs aux taux et aux services de transport relevant de la compétence de l'ONT, et survenant entre transporteurs et expéditeurs ou voyageurs. Ces différends peuvent prendre la forme suivante : enquêtes formelles et informelles concernant les services aériens, maritimes et ferroviaires, dispositions visant la concurrence dans l'accessibilité au réseau ferroviaire (prix de ligne concurrentiels et interconnexion), médiation et arbitrage. La Direction générale est également responsable du programme d'infrastructure ferroviaire, des projets d'acquisition et de fusion des grandes compagnies de transport canadiennes, des tarifs de pilotage, de la réglementation des tarifs aériens internationaux et de ceux du transport maritime dans le Nord, de l'administration de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* et de la réglementation des installations de transport, de l'équipement et des services destinés aux voyageurs handicapés du Canada.

La **Direction générale des subventions au transport** est chargée de l'administration des programmes de subvention et du calcul des taux applicables afin de déterminer le niveau de compensation équitable pour les divers services ferroviaires fournis par les compagnies de transport admissibles. Elle analyse également les demandes des compagnies ferroviaires qui veulent rationaliser leur réseau et vérifie les investissements et les dépenses des compagnies ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest.

La **Direction générale des services juridiques** donne des avis juridiques aux membres et au personnel de l'ONT. Elle représente l'Office aux réunions, aux conférences, aux audiences publiques, aux enquêtes et, au besoin, aux instances devant la Cour fédérale et la Cour suprême.

La **Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales** est chargée de concevoir et de mettre en œuvre les procédures de gestion de l'Office, ainsi que les systèmes d'information qui s'y rattachent. Elle est également responsable des services d'informatique, de gestion des documents, de finance, d'administration, de vérification interne et de communication, ceci afin que les objectifs reliés aux programmes de l'ONT soient atteints. Elle coordonne l'administration des programmes, des fonctions et des responsabilités relevant des bureaux régionaux.

La **Direction générale des ressources humaines** est chargée d'élaborer et d'appliquer les politiques, les systèmes et les programmes de gestion du personnel et de langues officielles destinés à soutenir l'ONT dans l'atteinte des objectifs fixés par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Elle veille également à ce que les principes de gestion des ressources humaines soient conformes aux politiques établies par les organismes centraux.

Le **Secrétariat** a la responsabilité de consigner les décisions et les arrêtés de l'ONT, de réviser, d'examiner et d'émettre les décisions, les arrêtés, les rapports et les avis de l'ONT, de rédiger les règlements et de les traiter conformément à la politique établie du gouvernement. Il voit également à la planification des réunions de l'Office, au maintien de la liaison parlementaire (Comité permanent des transports) de même qu'à l'administration des audiences publiques et des enquêtes; il coordonne tous les services de traduction, de même que la correspondance ministérielle et de la haute direction.

FAITS SAILLANTS DE 1990

Abolition des frais supplémentaires imposés aux personnes handicapées

L'ONT a déterminé que le fait d'exiger des frais supplémentaires pour le siège occupé par l'accompagnateur ou pour le siège additionnel requis pour asseoir une personne handicapée constitue un obstacle indu aux déplacements des personnes handicapées. Il a donc présenté, pour approbation par le gouverneur en conseil, un règlement qui abolit ces frais dans le transport aérien au Canada.

Le règlement proposé, qui facilitera les déplacements des personnes handicapées dans tout le Canada, résulte des opinions sollicitées de 1 200 parties qui s'intéressent à l'accessibilité aux services de transport pour les personnes handicapées. La publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada* donnera aux intéressés une autre occasion de faire part de leurs observations.

L'Office ordonne à Canadian Partner de rendre son réseau de transport accessible aux personnes handicapées

En septembre 1990, l'ONT a ordonné à Canadian Partner de rendre son réseau de transport accessible aux personnes handicapées. Cette décision découle directement d'une demande déposée par un passager, lequel, dans sa demande portant sur différentes questions liées au transport des personnes handicapées, disait notamment que la politique de la compagnie aérienne posait des obstacles indus à ses déplacements. Dans sa décision, l'Office faisait part de son intention de réglementer le transport aérien intérieur des personnes handicapées dans les petits aéronefs, de même que d'établir des normes minimales quant à la formation du personnel des fournisseurs de services de transport.

Garantie des acomptes

Au cours de 1990, certains transporteurs aériens exploitant des services de transport internationaux non réguliers par vols affrétés ont mis un terme à leurs opérations pour cause d'insolvabilité. L'ONT a entrepris de renforcer la protection des acomptes versés par les voyagistes de vols affrétés en augmentant le nombre de transporteurs aériens qui doivent garantir les acomptes. On a élaboré des révisions au *Règlement sur les transports aériens* afin d'améliorer considérablement les conditions de garantie des acomptes auxquelles sont assujettis les transporteurs aériens. La modification devrait être publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada* au début de 1991.

Évaluation en matière d'environnement - liste d'exclusion

En mai 1990, l'ONT a complété sa liste d'exclusion relative à l'évaluation en matière d'environnement. Sur cette liste figuraient les types de propositions soumises à l'ONT qui ne devraient pas avoir de répercussions environnementales néfastes ou dont on pourrait atténuer aisément les effets. Toutes les propositions de ce genre seraient automatiquement exclues de tout autre examen des répercussions environnementales. La liste de l'ONT a reçu l'approbation du Bureau fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement en octobre.

Audience sur les services aériens dans le Nord

Lors de cette audience, tenue en mai à Inuvik, Rankin Inlet et Iqaluit, les intéressés ont pu faire part de leurs préoccupations à propos des demandes déposées par les Lignes aériennes Canadien International Limitée (CIL) et la Northwest Territorial Airways Limited, en vue de faire modifier certaines de leurs licences de services aériens dans le Nord, ainsi que tout le système de délivrance des licences de services aériens dans le Nord, en vigueur depuis janvier 1988.

La décision relative à cette audience a été rendue le 28 juin 1990. Les demandes ont été approuvées par l'Office, mais les conditions ont été établies en fonction du service que doit fournir CIL sur la route Yellowknife-Rankin Inlet-Iqaluit.

Lors de la tenue de l'audience, quelques commentaires ont été émis relatifs au système de délivrance des licences de services aériens dans le Nord en général.

Modifications aux dispositions du *Règlement sur les transports aériens* portant sur les messageries aériennes

Ces modifications, touchant les articles 11, 16 et 115 du *Règlement sur les transports aériens*, ont reçu l'approbation du gouverneur en conseil le 25 octobre 1990. Elles réduisent les restrictions qu'on imposait

aux affréteurs aériens relativement aux services de messageries aériennes, en permettant aux services intérieurs d'affrètement aérien de fréter des aéronefs à plus d'un service de messageries. Elles suppriment aussi la restriction relative au type de marchandises dont le transport est permis, ainsi que toute mention relative aux objets, colis, etc. que les services d'affrètement intérieurs et internationaux peuvent transporter pour le compte de services de messageries.

Amélioration d'ordre administratif du traitement des demandes de licences de transport aérien

En 1990, on a apporté des améliorations dans les domaines suivants :

- Les avis publics de demande (dont le contenu est rédigé par l'ONT, mais qui sont publiés dans les journaux aux frais du demandeur) ont été raccourcis substantiellement, de façon à réduire les frais de publication des demandeurs.
- L'obligation faite aux demandeurs de prouver qu'ils sont « canadiens », au sens de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, fait maintenant partie de la section 1 du processus de demande scindée en deux étapes. En intégrant cette exigence à la section 1 plutôt qu'à la section 2, on prévoit accélérer et améliorer le processus réglementaire auquel sont assujettis les transporteurs aériens canadiens.
- L'envoi de lettres-décision, visant à informer les demandeurs de certains services aériens qu'ils ont satisfait à la première des deux étapes du processus de demande, a remplacé les décisions officielles que l'Office rendait auparavant à cette étape. On prévoit que ces changements permettront de clarifier le processus. La seconde étape du processus doit être franchie à la satisfaction de l'ONT pour que la licence soit délivrée.

Programme amélioré de contrôle de l'assurance-responsabilité des transporteurs aériens

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* interdit à un transporteur aérien détenant une licence de l'ONT d'exploiter un service intérieur ou un service international s'il ne possède pas une assurance-responsabilité valide, conforme aux exigences du *Règlement sur les transports aériens*. Le transporteur en question doit présenter à l'ONT un certificat d'assurance valide.

Au cours de 1990, l'ONT a institué un programme grâce auquel les titulaires de licences sont avisés par courrier recommandé que leur certificat d'assurance arrive à échéance. Si un détenteur ne présente pas un certificat de remplacement dans les délais prescrits, il est passible de mesures de suspension immédiates de sa licence par l'ONT.

Arbitrage

En 1990, la première demande d'arbitrage a été portée devant un arbitre. Une décision a été rendue à l'intérieur de la limite de 90 jours. Le litige avait trait aux taux que le CN offrait à la Parrish and Heimbecker Ltd. pour le transport, par un seul wagon, du grain à partir de Hanover, en Ontario, jusqu'à Montréal, au Québec, et Halifax, en Nouvelle-Écosse. Par la suite, le CN a demandé à l'Office de renverser la décision de l'arbitre, tranchant en faveur de la Parrish and Heimbecker Ltd., en soutenant que les taux choisis étaient inférieurs aux taux compensatoires. L'Office a conclu que la décision de l'arbitre était irrévocable, et a rejeté la demande du CN.

Intérêt public

L'Office a tenu en 1990 les premières audiences portant sur l'article 59 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Le demandeur, la Container Port of Saskatchewan Corporation, affirmait que le fait que le CN et le CP n'aient pas négocié des taux et des niveaux de service convenables pour son projet de terminus terrestre de conteneurs était contraire à l'intérêt public. L'Office a décidé d'entendre les deux demandes ensemble, mais au cours de l'audience, le demandeur a retiré les allégations qu'il portait contre le CP. Dans la plainte portée contre le CN, l'Office a estimé que le demandeur n'avait pas prouvé, à la satisfaction de l'Office, que le fait que le CN n'ait pas négocié des taux et des niveaux de service convenant au demandeur était contraire à l'intérêt public.

Taux non compensatoire

En novembre 1989, le CP a allégué que le taux pour les marchandises établi par la Burlington Northern Railroad pour le transport d'huile de colza canola de Winnipeg, au Manitoba, à Warren, au Minnesota, n'était pas compensatoire. À la suite d'une audience publique tenue en mars 1990, l'ONT a déterminé que le taux établi pour le trajet au Canada était non

compensatoire. Il a rejeté le taux et a ordonné l'établissement d'un tarif compensatoire.

Mandat de l'Office

En 1990, l'Office a procédé à l'examen de son mandat relativement à la réglementation applicable à VIA Rail. À la suite de cet examen, on a décidé de ne plus obliger VIA à demander l'approbation de l'ONT pour supprimer un service ou modifier les fréquences de service. L'ONT s'est aperçu qu'il faisait double emploi puisque les niveaux de service de VIA sont toujours régis par le contrat qui lie cette dernière à la Couronne. Cette décision est conforme à la volonté de l'Office de maintenir la réglementation à un niveau minimal.

Droits de passage

Par l'attribution de droits de passage, l'ONT peut obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies. Trois demandes de ce type sont actuellement à l'étude. Les décisions rendues dans ces causes pourraient influer sur l'avenir des chemins de fer sur courtes distances au Canada. Dans une de ces demandes, la M.O.Q. Rail Inc. cherche à obtenir l'accès aux voies du CN entre Moncton, au Nouveau-Brunswick, et Windsor, en Ontario. Le demandeur propose d'exploiter uniquement un trafic intermodal de remorques de transport routier.

Raccordements ferroviaires

En 1990, l'ONT a enquêté sur une demande déposée par la Port Stanley Terminal Rail Inc., compagnie constituée en vertu d'une loi provinciale, en vue d'être reliée aux réseaux du CP et du CN à St. Thomas, en Ontario. Les dispositions relatives aux raccordements visent à permettre l'acheminement du trafic afin d'éviter l'isolement des expéditeurs. En novembre 1990, l'ONT a ordonné le raccordement avec le réseau du CN, mais a rejeté la demande de raccordement avec le CP.

Répartition des coûts

En octobre 1990, l'ONT a adopté les *Lignes directrices relatives à la répartition des coûts pour les croisements étagés*, sur lesquelles l'Office fondera ses décisions en cas de différends quant à la répartition des coûts liés à un projet de croisement étagé. Ces lignes directrices ont été élaborées après l'examen des mémoires reçus de 800 parties intéressées.

Rationalisation du réseau ferroviaire

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* interdit aux compagnies ferroviaires d'abandonner plus de quatre p. cent de la longueur totale de leurs lignes annuellement. En 1990, l'Office a statué sur 11 demandes d'abandon de lignes présentées par le CN, huit autres par le CP et une par la CSXT.

À la suite des décisions concernant les demandes du CN et six autres demandes d'abandon présentées en 1989, l'Office a ordonné en 1990 l'abandon de 1,2 p. cent de la longueur totale des lignes du CN. Après l'examen des huit demandes déposées par le CP, l'Office a autorisé l'abandon de 3,9 p. cent de la longueur totale des voies du CP en 1990. Dans cinq de ces décisions, touchant 0,7 p. cent de la longueur totale des lignes du CP, la protection accordée par décret du conseil avait été retirée. Ces voies ne sont pas incluses dans la limite de quatre p. cent.

Même s'il n'a pas tenu d'audiences publiques en 1990 relativement à des demandes d'abandon de voies ferrées, l'Office en a tenu une en Alberta relativement à la cession de segments des subdivisions Coronation et Lacombe du CP à la Central Western Railway.

Examen des coûts relatifs à la *LTGO* en 1990

L'ONT procède à un examen quadriennal des coûts en vue de déterminer le coût total du transport ferroviaire du grain de l'Ouest. Cet examen constitue la base à partir de laquelle sera établi le barème annuel des taux et des subventions en vue des quatre campagnes agricoles à venir.

L'examen de 1990 a établi à 796,4 millions de dollars le coût total du transport ferroviaire en 1988. Dans sa détermination, l'ONT a rejeté certains frais ferroviaires, de sorte que les frais admissibles ont été réduits de plus de 120 millions de dollars. Le CN et le CP ont fait appel de la décision de l'Office de ne pas inclure dans les frais de l'année de base des coûts mesurables et ponctuels de 18,5 millions de dollars. Les tribunaux ont été unanimes à rejeter l'appel des compagnies de chemin de fer et à maintenir la décision de l'Office.

Subventions au transport ferroviaire

En 1990, l'ONT a versé 687,8 millions de dollars pour soutenir le transport ferroviaire au Canada. Les fonds ont été accordés de la façon suivante :

- 645,2 millions de dollars en vue d'abaisser le coût du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs agricoles canadiens;
- 35 millions de dollars pour compenser les pertes attribuables au maintien de lignes déficitaires à titre de service public;
- 1,8 million de dollars pour subventionner le transport vers l'est de grain et de farine destinés à l'exportation;
- 5,8 millions de dollars pour compenser les pertes des services de trains de voyageurs autres que ceux de VIA Rail.

Frais facturés à VIA Rail Canada

L'ONT est chargé de présenter au ministre des Transports la détermination annuelle des frais facturés à VIA Rail Canada par le CN et le CP pour leurs services. Ces frais sont établis d'après le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et sont facturés en vertu d'un contrat d'exploitation conclu entre VIA Rail et les compagnies de chemin de fer.

En 1990, l'ONT a fait une détermination finale des frais facturés par le CN et le CP pour les années 1985 à 1988. Les déterminations de l'ONT quant à la facture finale ont été présentées au ministre des Transports. À l'heure actuelle, l'ONT est à jour dans ce programme, ayant éliminé les arriérés des dernières années occasionnés par l'examen des coûts de VIA Rail.

Barème des taux de la *LTGO* pour 1990-1991

Chaque année, l'ONT publie un barème à partir duquel seront établis les taux que les compagnies ferroviaires exigeront des producteurs et les sommes qui seront versées à même les fonds publics et ce, pour le transport ferroviaire du grain de l'Ouest. L'ONT est tenu par la Loi de consulter l'industrie pendant l'élaboration de ce barème.

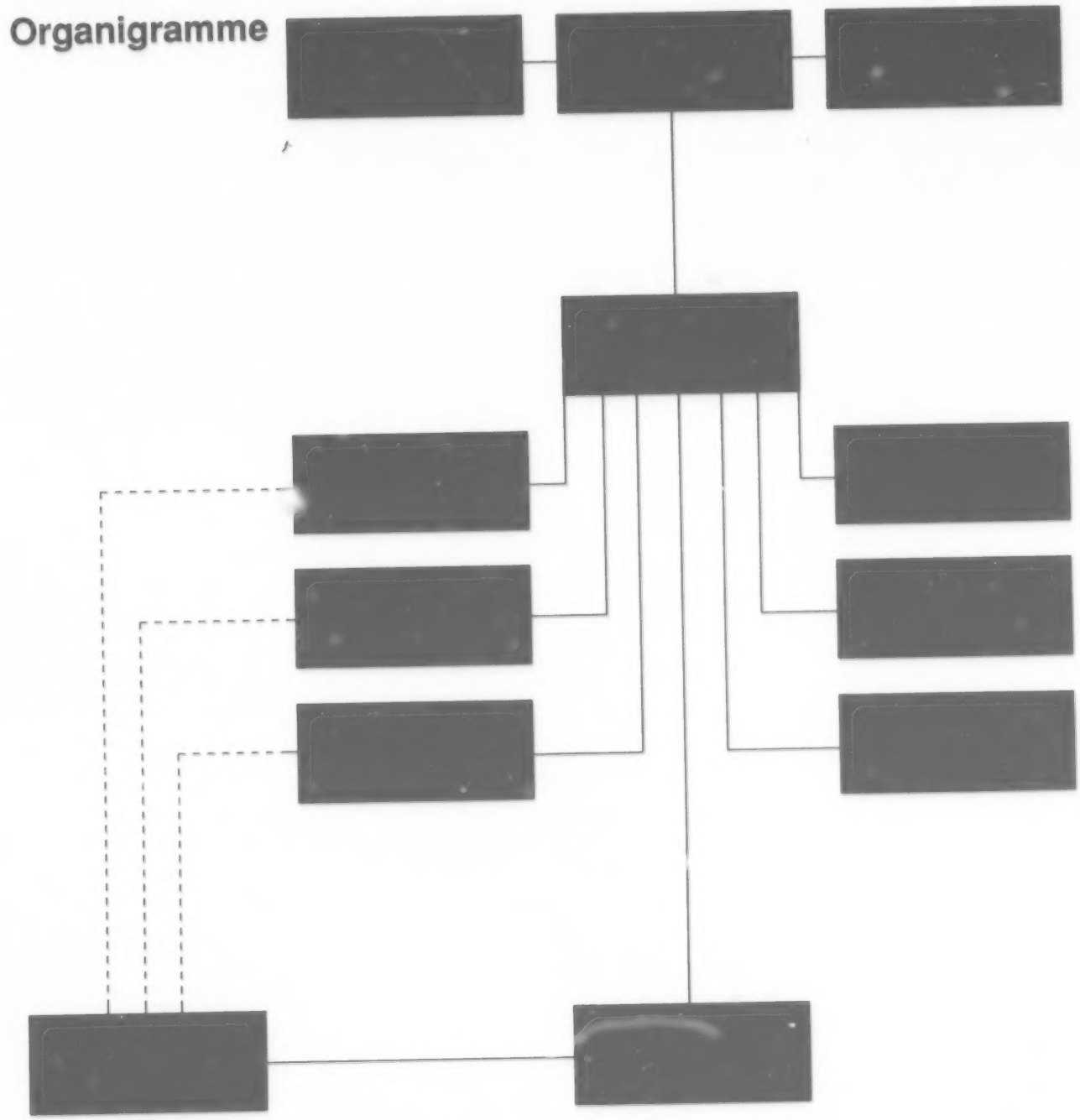
En vigueur du 1er août 1990 au 31 juillet 1991, le barème annuel pour la campagne agricole 1990-1991 a été rendu public au printemps de 1990.

Pour la campagne agricole 1990-1991, le barème approuvé par décret du conseil se fondait sur la détermination, par l'Office du transport du grain, du tonnage du grain transporté (33,5 millions de tonnes), soit un écart par rapport aux prévisions faites par l'ONT, de 29 millions de tonnes, pour cette même campagne.

ORGANIGRAMME, FONCTIONS ET DÉPENSES

Office national des transports du Canada

Organigramme



Office national des transports du Canada

Fonctions

- Plaintes et enquêtes sur les chemins de fer
- Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels
- Médiation et arbitrage
- Contrats confidentiels et dépôt des tarifs
- Enquêtes d'intérêt public
- Taux non compensatoire
- Obligations de base des transporteurs
- Questions reliées aux passagers
- Tarifs aériens internationaux
- Plaintes sur les taux et service du transport aérien et maritime
- Administration de la LDCM, des taux de pilotage et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime
- Fusions et acquisitions
- Infrastructure ferroviaire
- Les Services de transport pour les personnes handicapées

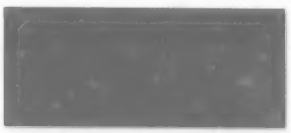
- Rationalisation du réseau ferroviaire
- Prix et versements - Grain de l'Ouest
- Examen des coûts de la *LTGO*
- Vérification des investissements et dépenses dans le transport du grain de l'Ouest
- Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers
- Frais facturés à VIA Rail Canada
- Tarifs dérivés du colza canola
- Enlèvement de gares
- Taux de l'Annexe « A »
- Paiements pour le transport vers l'est

- Délivrance des licences pour les services aériens intérieurs et internationaux
- Délivrance des licences pour les services d'approvisionnement dans le Nord
- Dispenses temporaires, cabotage, droits de douane et Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
- Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques
- Avis d'accord de cession de lignes de chemin de fer
- Délivrance des permis relatifs aux productoducs
- Examens annuels
- Enquêtes régionales
- Accords de services aériens internationaux

- Services de gestion interne
- Activités régionales

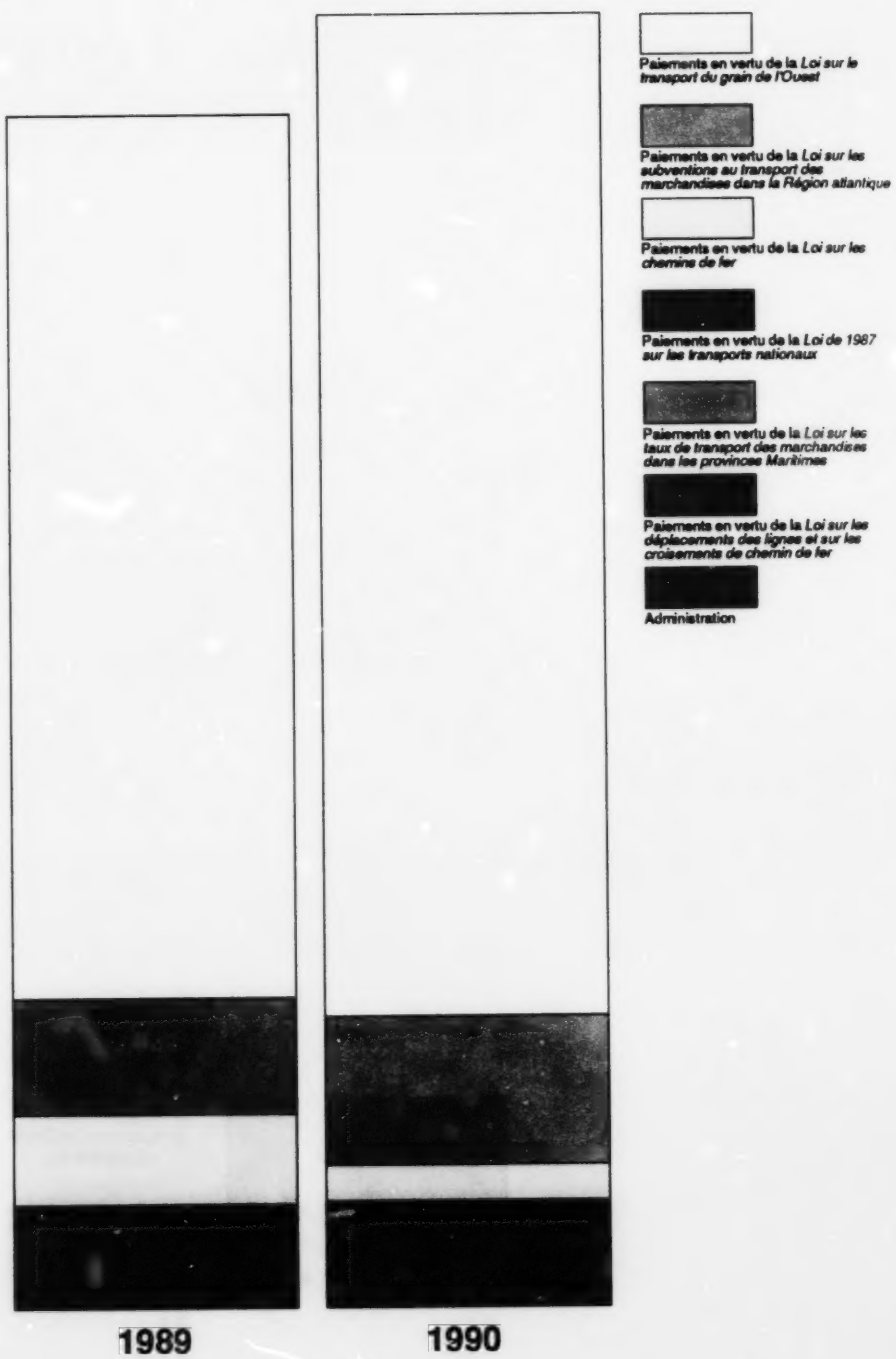
- Conseils juridiques
- Fonction de représentant de l'Office aux audiences publiques et devant les tribunaux

- Consignation et publication des décisions et des arrêtés
- Rédaction et émission des règlements
- Audiences publiques
- Correspondance ministérielle



- Politiques et programmes relatifs aux ressources humaines
- Langues officielles

Comparaison des dépenses budgétaires estimées



Programme	Pourcentage des dépenses de 1990	1989 (en milliers)	1990 (en milliers)	Augmentation (baisse) (en milliers)
Paiements en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	77,6 %	568 271 $	645 170 $	76 899 $ [2]
Paiements en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*	11,5 %	74 698 $	95 320 $	20 622 $
Paiements en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	2,7 %	57 314 $	22 840 $	(34 474 $)
Paiements en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*	2,5 %	22 441 $	20 411 $	(2 030 $)
Paiements en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*	1,4 %	5 955 $	12 120 $	6 165 $
Paiements en vertu de la *Loi sur les déplacements des lignes et sur les croisements de chemin de fer*	0,0 %	75 $	–	(75 $)
Administration	4,3 % [1]	37 961 $	35 488 $	(2 473 $)
Total	100 %	766 715 $	831 349 $	64 634 $

[1] 3,5 % en traitements et salaires; 0,8 % autres dépenses

[2] L'augmentation du tonnage de grain expédié en 1990 explique la différence entre les paiements.

Membres de l'Office national des transports du Canada

PRÉSIDENT : l'honorable Erik Nielsen
C.P., D.F.C., c.r., LL.B.

M. Nielsen est diplômé en droit de l'Université Dalhousie de Halifax, et il a été reçu au Barreau de la Nouvelle-Écosse en 1951. L'année suivante, il ouvrait son cabinet d'avocat à Whitehorse, au Yukon, où il habite maintenant depuis plus de 30 ans.

Élu pour la première fois à la Chambre des communes en décembre 1957, il fut député du Yukon pendant plus de 29 ans. M. Nielsen a servi le gouvernement du Canada dans de nombreuses responsabilités dont celles de vice-premier ministre, de président du Conseil privé, de ministre des Travaux publics, de ministre de la Défense nationale et de chef de l'Opposition. En juin 1986, il quittait le Cabinet. Il a donné sa démission comme député du Yukon en janvier 1987, et il acceptait le poste de président de la Commission canadienne des transports. Le 1er décembre 1987, il fut nommé président de l'Office national des transports du Canada.

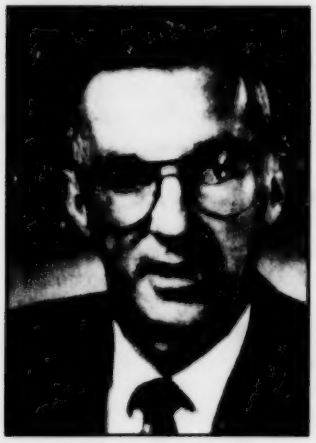
M. Nielsen est un vétéran de la Seconde Guerre mondiale. Il est pilote qualifié depuis 48 ans et détient un permis de pilote commercial.

Son travail exceptionnel dans la profession d'avocat et son apport à la mise en valeur constitutionnelle du Yukon depuis 1952 lui ont valu d'être nommé conseiller de la Reine en 1962.

VICE-PRÉSIDENT : Micheline Beaudry

M^me^ Micheline Beaudry possède plus de 25 ans d'expérience industrielle et de conseil dans les secteurs de l'énergie et des transports auprès de sociétés d'État et d'entreprises réglementées, tant au Canada qu'à l'étranger. Au fil de sa carrière, M^me^ Beaudry a travaillé chez Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon et Québecair, à titre d'adjointe au président. Avant sa nomination à l'ONT, elle était vice-présidente d'Econosult-Lavalin. M^me^ Beaudry détient un baccalauréat en sciences commerciales et un MBA de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal, où elle a également enseigné la recherche commerciale plus tôt dans sa carrière.

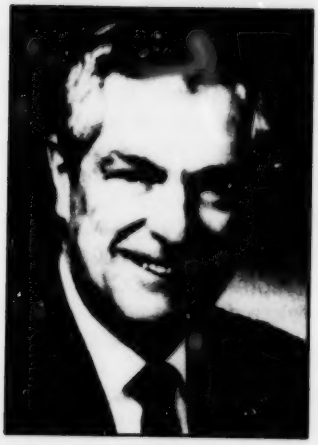
MEMBRES :



M. Craig S. Dickson a acquis 34 années d'expérience au sein de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dont il a été le directeur général. De 1961 à 1987, M. Dickson a été membre actif de divers organismes professionnels et d'associations corporatives en plus d'avoir été, en 1987-1988, président du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Il a été directeur du Canadian Shippers' Council et membre du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada, de la Commission pour l'expansion du commerce du Nouveau-Brunswick, du Chartered Institute of Transport et du conseil consultatif de la région des Maritimes. Il a aussi été président national de la Semaine nationale des transports. M. Dickson est membre résidant du bureau régional de l'Atlantique, à Moncton.

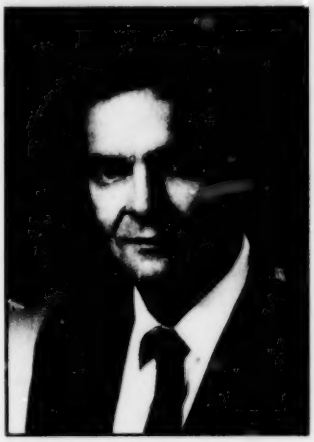
M^e^ Nicolle Forget a occupé divers postes de gestion avant d'entamer sa carrière d'avocate et d'occuper le poste de vice-présidente du Conseil des services essentiels. Membre fondateur et secrétaire de la Fédération des femmes du Québec, M^e^ Forget a été présidente de l'Association des consommateurs du Québec et du conseil d'administration de Nouveler Inc., société de gestion de portefeuille dans le domaine de nouvelles sources d'énergie. Elle a été membre du conseil d'administration de nombreuses entreprises et organisations, entre autres le Conseil économique du Canada et Hydro-Québec. M^e^ Forget possède un baccalauréat en sciences commerciales de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal et une licence en droit de cette même université. Elle est membre du Barreau du Québec et de la Corporation des conseillers en relations industrielles. M^e^ Forget est membre résidant du bureau régional du Québec, à Montréal.

M. James D. Mutch était auparavant vice-président des affaires gouvernementales et industrielles chez les Lignes aériennes Canadien International (anciennement les Lignes aériennes Canadien Pacifique) où il a occupé divers postes de cadre, notamment comme directeur en chef des relations industrielles, administrateur principal de la promotion des ventes et des liaisons industrielles, directeur de la région de l'Ouest et gestionnaire pour Edmonton et le nord de l'Alberta, Hong-kong et l'Asie du Sud-Est, le sud de la Californie et le Sud-Ouest américain, et Hawaï. Il avait d'abord occupé des postes de gestion à Victoria, à Vancouver et dans d'autres régions de l'Ouest canadien. M. Mutch est membre du Quarter Century Aviation Club de Vancouver et d'Edmonton, et membre honoraire de la Northern Air Transport Association, où il a déjà occupé le poste de directeur. Ancien pilote de brousse, il compte plus de 40 années d'expérience dans le transport aérien intérieur, international et transfrontalier. Il détient également un permis de pilote.



M. Edmund J. O'Brien a été directeur des transports pour la province de Terre-Neuve et du Labrador entre 1973 et 1987, en plus de faire partie du groupe d'étude sur la revue des programmes formé par le ministre fédéral des Transports. Avant cela, il a occupé divers postes de gestion tant dans le secteur public que privé, dont ceux de directeur exécutif de l'administration du Centre de recherches pour le développement international, de vice-président exécutif, de directeur général et de membre du conseil d'administration de Québecair et d'analyste économique principal (international) de Canadair Ltée. Avant de se joindre à l'ONT, M. O'Brien était secrétaire du Groupe de recherches sur les transports du Canada.

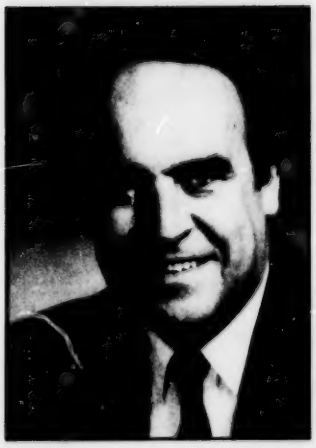
M. Keith Penner a accumulé tout un bagage de connaissances et d'expérience du Nord canadien. Il a été député fédéral du district de Cochrane-Supérieur de 1968 à 1988. Au cours de cette période, il a agi comme secrétaire parlementaire auprès du ministre d'État des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord. M. Penner a également présidé le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord. Il est titulaire d'un baccalauréat ès arts et d'une maîtrise en éducation. Ses études de premier cycle ont été entreprises à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle, à l'Université de Toronto et à l'Université d'Ottawa. M. Penner a également fait des études supérieures aux universités Queen et McMaster, et il a reçu une bourse de recherche de l'École des sciences politiques de l'Université Queen en 1987-1988. M. Penner est membre résidant du bureau régional de l'Ontario, à Thunder Bay.



M. Kenneth Ritter a obtenu son diplôme en droit de l'Université de la Saskatchewan en 1976. Après trois années de pratique du droit à Kindersley, en Saskatchewan, M. Ritter décide de se consacrer pleinement à l'agriculture. En 1987, il est nommé président du Conseil des droits de surface de la Saskatchewan, une cour quasi-judiciaire responsable du règlement des différends entre propriétaires terriens et compagnies pétrolières de la Saskatchewan. Au moment de sa nomination à l'Office national des transports, M. Ritter était fonctionnaire au ministère de la Justice de la Saskatchewan. M. Ritter est membre résidant du bureau régional de l'Ouest, à Saskatoon.

M. Edward Weinberg était auparavant haut fonctionnaire à la Commission canadienne des transports. Depuis son entrée en fonction en 1970, il a occupé divers postes qui l'ont mené à celui de directeur des Études sur le transport ferroviaire des marchandises à la Direction de la recherche en 1985. C'est alors qu'il a été prêté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada. Pendant ses années de service à la CCT, M. Weinberg a présidé diverses enquêtes fédérales-provinciales sur des questions liées au transport, entre autres l'étude sur l'accès ferroviaire à Vancouver et l'enquête sur le White Pass and Yukon Railway. Il a assuré la coprésidence de l'étude sur l'accès ferroviaire à Thunder Bay et représenté la CCT dans l'étude sur l'utilisation conjointe des voies dans le canyon du fleuve Fraser et de la rivière Thompson.

Depuis 1985, M. Weinberg s'occupe de la réforme de la réglementation économique qui a conduit à la création de l'ONT. M. Weinberg est bachelier en sciences de l'Université McGill.



MEMBRE TEMPORAIRE :

Ingénieur de profession, **M. George Minaker** est diplômé de l'Université du Manitoba, détenant un baccalauréat ès sciences en électrotechnique. Il a occupé plusieurs postes techniques à Winnipeg de 1961 à 1984. Il a débuté sa carrière dans la vie publique en 1967 au sein de plusieurs conseils municipaux dans la région de Winnipeg et ce, jusqu'en 1972. De 1973 à 1981, il a été député de St. James à l'Assemblée législative du Manitoba, où il a occupé la charge de ministre des Services communautaires et des Services correctionnels. En 1984, M. Minaker a été élu député à la Chambre des communes, où il a représenté la circonscription de Winnipeg-St. James jusqu'en 1988. Au cours de cette période, il a été membre du Comité des finances de la Chambre et du Comité permanent de l'énergie, des mines et des ressources.

SECRÉTARIAT

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

Le Secrétariat est le point de contact officiel entre l'ONT et le grand public. Il est responsable de la rédaction, de la mise en page, de la consignation et de la publication des décisions et des arrêtés de l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements, conformément à la politique gouvernementale, de la coordination de la correspondance ministérielle et de la haute direction, de la coordination des services de traduction et de la révision de la correspondance de la haute direction et des décisions de l'Office, du maintien de la liaison parlementaire en communiquant, au Président, au directeur exécutif et aux directeurs généraux, l'hebdomadaire des comparutions devant le Comité permanent des transports, ainsi que de l'administration des audiences publiques tenues par l'Office.

ACTIVITÉS

En 1990, le Secrétariat a rendu publics 736 arrêtés et 718 décisions. Le tableau suivant donne le nombre d'arrêtés et de décisions relatifs à chaque mode de transport :

ARRÊTÉS (1990)

Transport ferroviaire	272
Transport aérien	463
Transport maritime	1
Transport routier	–
	736

DÉCISIONS (1990)

Transport ferroviaire	36
Transport aérien	610
Transport maritime	1
Transport routier	1
Lettres-décision (art. 72(2), *LTN 1987*)	70
	718

La section de la correspondance ministérielle et de la haute direction a coordonné la préparation et la rédaction de 484 lettres et de projets de réponse. Le Secrétariat a également été responsable de l'administration de cinq audiences publiques tenues dans huit localités différentes et qui ont duré un total de 28 jours.

Voici la liste des règlements préparés par le Secrétariat et adoptés par l'Office en 1990 :

1. *Règlement sur les transports aériens*
   MODIFICATION DORS/90-740

2. *Règlement sur les transporteurs aériens*
   ABROGATION DORS/90-664

DEMANDES D'EXAMEN

En 1990, l'Office a reçu 2 demandes de révision ayant trait aux services aériens, tandis que 2 autres demandes ont été reportées de 1989. Deux de ces demandes ont été refusées, une demande a été retirée par le demandeur et une autre, reportée en 1991.

Il y a eu, en 1990, 47 demandes de révision concernant les services ferroviaires parmi lesquelles 13 étaient reportées de 1989. L'Office a rendu 38 décisions au cours de l'année, soit 17 demandes agréées, 8 refusées et 11 cas ne relevaient pas de la compétence de l'Office; dans un cas, on a informé la partie qu'elle n'était pas tenue de présenter une demande et on a publié un erratum. Les 9 demandes qui restaient ont été reportées pour examen en 1991. Quatre des demandes de révision portaient sur des décisions relatives à l'abandon d'embranchements : 3 ont été refusées et une, agréée.

DIRECTION GÉNÉRALE DU RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La Direction générale du règlement des différends est chargée de résoudre les litiges d'ordre économique, entre transporteurs et usagers des services de transport, afin d'améliorer la productivité et l'utilité du réseau des transports. Ses activités consistent à répondre aux demandes et aux plaintes afférentes aux questions relevant de la compétence de l'ONT, à mener des enquêtes d'intérêt public, à fournir des services de médiation et d'arbitrage ainsi qu'à prendre les mesures réglementaires appropriées. La Direction générale a des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche aux taux et aux services de transport, aux mesures visant à favoriser l'accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels, à la répartition des coûts relatifs aux croisements de chemins de fer, au transport des personnes handicapées de même qu'aux fusions et aux acquisitions d'entreprises de transport.

En 1990, la Direction des services de médiation et d'arbitrage et la Direction des plaintes et enquêtes sur les chemins de fer ont fusionné afin de pouvoir régler avec plus d'efficacité et de cohérence les différends qui opposent les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs.

La Direction générale est composée des quatre directions suivantes : la Direction des plaintes et tarifs sur les chemins de fer et de la médiation, la Direction de l'infrastructure ferroviaire, la Direction des plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes, et enfin, la Direction des services de transport pour les personnes handicapées.

Plaintes et enquêtes sur les chemins de fer

En favorisant l'accessibilité à un réseau ferroviaire concurrentiel et en fournissant des services de médiation et d'arbitrage, la Direction générale aide les expéditeurs et les transporteurs à résoudre leurs propres différends. Elle soutient également l'ONT en menant des enquêtes à la suite de plaintes formelles.

De telles plaintes peuvent alléguer que l'intérêt public dans le transport de marchandises, le taux ou les services pour les passagers, a été rendu préjudiciable en raison d'une action ou d'une omission de certains transporteurs, d'un non-respect des obligations de base d'un transporteur ou de toute autre violation des dispositions de la Loi.

Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* favorise la concurrence entre les chemins de fer. Elle encourage de nouvelles possibilités d'interconnexion et le maintien de taux de lignes concurrentiels. En outre, la Loi permet à l'ONT d'intervenir pour obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies et pour ordonner des raccordements entre les réseaux des compagnies.

L'interconnexion permet la circulation d'un train, selon un taux réglementé, d'une ligne de chemin de fer à une autre lorsque la destination ou l'origine du convoi se trouve dans un rayon de 30 kilomètres d'une station permettant le raccordement entre les transporteurs. L'ONT a le pouvoir d'élargir cette limite.

L'ONT établit chaque année les taux d'interconnexion. En 1990, la Direction générale s'est intéressée surtout à s'assurer que les tarifs d'interconnexion proposés pour 1991 reflètent avec exactitude les coûts ferroviaires.

Au cours de l'année, l'ONT a terminé l'examen de trois demandes voulant que des points d'expédition soient considérés comme étant à l'intérieur de la limite d'interconnexion correspondant à un rayon de 30 kilomètres. En mars, l'ONT a rejeté une demande présentée par la CIL Inc., qui voulait que les installations de West Carseland, en Alberta, soient considérées comme étant à l'intérieur des limites d'interconnexion de Calgary, en Alberta. L'ONT n'a pas eu la preuve que la CIL soit désavantagée dans le marché de l'expéditeur.

Les deux autres demandes, présentées par la Domtar Inc. et la Polymeric Resins Inc., ont été retirées. L'ONT a appris que les parties avaient conclu une entente avec leur transporteur local. Le retrait de la demande de la Domtar faisait suite à un jugement de la Cour fédérale qui cassait une décision de l'Office rendue en 1988 et obligeait ce dernier à faire une nouvelle détermination. La Cour avait jugé que même si l'Office pouvait décider à sa discrétion d'accorder une extension des limites au demandeur, comme il l'a fait en 1988, il y avait eu un manquement aux règles de justice naturelle.

Les dispositions concernant l'établissement de prix de ligne concurrentiels garantissent des taux équitables et concurrentiels aux expéditeurs desservis par un seul transporteur. Ces dispositions exigent que le transporteur local propose des taux pour le transport effectué jusqu'à un point donné d'une ligne concurrentielle. Elles permettent également à l'ONT de déterminer le niveau des taux à la demande d'un expéditeur. Les taux de ligne concurrentiels établis par l'ONT sont en vigueur pour une durée d'un an. En septembre 1990, pour la troisième année consécutive, l'ONT a établi un taux de ligne concurrentiel à l'intention de l'Alberta Gas Chemicals Inc. pour l'expédition de méthanol de Medicine Hat, en Alberta, à Coutts, en Alberta, en vue d'une réexpédition vers Shelby, au Montana.

Par l'attribution de droits de passage, l'ONT peut obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies. Trois demandes de droits de circulation ont été présentées en 1990; deux de ces demandes provenaient de compagnies constituées en sociétés en vertu de lois provinciales, l'Ontario Mid-Western Railway et la Victoria County Railway, qui voulaient être autorisées à circuler sur des voies situées en Ontario. L'examen des deux demandes était toujours en cours à la fin de l'année.

Dans le troisième cas, la M.O.Q. Rail Inc. demandait à l'ONT de lui permettre l'accès aux voies du CN entre Moncton, au Nouveau-Brunswick, et Windsor, en Ontario. La M.O.Q. Rail Inc. proposait de faire circuler des trains formés de rames de neuf à douze remorques routières montées sur bogies. Chaque rame serait poussée par une unité motrice commandée par une unité de contrôle placée à l'avant du train.

Les dispositions concernant le raccordement imposent aux compagnies de chemin de fer avoisinantes l'installation de raccordements assurant la circulation des wagons afin d'éviter l'isolement des expéditeurs. En 1990, l'ONT a étudié la demande présentée par la Port Stanley Terminal Rail Inc. (PSTR), compagnie de chemin de fer de compétence provinciale, pour être raccordée aux voies du CN et du CP à St.Thomas, en Ontario. En novembre, l'ONT a ordonné que le raccordement soit fait entre la PSTR et le CN, mais a rejeté la demande de raccordement avec les voies du CP, estimant que la construction d'un raccordement direct n'était pas réalisable.

Médiation et arbitrage

La médiation s'exerce sur une base volontaire et de façon officieuse afin de résoudre des différends. Elle permet aux parties d'en arriver à une entente qui leur est propre. En 1990, la Direction générale a répondu à des demandes d'assistance. Les litiges concernaient l'accessibilité à des taux et des services ferroviaires concurrentiels, la construction et le retrait d'infrastructures ferroviaires ainsi que l'ajout de modes de transport à la suite de l'abandon de lignes ferroviaires. De plus, 12 séminaires et séances d'information ont été tenus afin d'expliquer la législation aux transporteurs, aux expéditeurs et autres parties intéressées.

L'arbitrage peut être demandée afin de résoudre un litige d'ordre privé ou particulier. En 1990, l'ONT a reçu deux demandes d'arbitrage. L'une d'entre elles a été rejetée par l'ONT parce qu'elle ne répondait pas aux exigences de la Loi, tandis que l'autre a résulté, par arbitrage, en une décision favorable à l'expéditeur.

Contrats confidentiels et dépôt des tarifs

La Loi exige que les contrats ferroviaires confidentiels, la publication des tarifs ferroviaires applicables au transport de marchandises subventionnées et les tarifs de transport de marchandises en quantité limitée soient déposés à l'ONT. Cependant, cette exigence ne s'applique pas aux tarifs ordinaires.

En 1990, l'ONT a reçu 3 900 contrats confidentiels et 4 615 modifications exposant les termes des ententes conclues entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires. De plus, l'ONT a reçu 74 demandes de transporteurs par chemin de fer pour que certains renseignements ne soient pas inclus dans les sommaires de contrats confidentiels. L'ONT a répondu favorablement à 32 de ces demandes.

Parmi les tarifs déposés devant l'ONT en 1990, on compte :

- 1 583 tarifs réglementaires
- 651 tarifs de marchandises limitées
- 2 tarifs de ponts et tunnels
- 1 424 tarifs de messageries
- 74 tarifs de passagers
- 3 tarifs d'autobus Roadcruiser

L'ONT est aussi responsable de l'approbation des tarifs déposés par les compagnies ferroviaires en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*. Au total, 662 de ces tarifs ont été approuvés en 1990.

De plus, des compagnies de transport de passagers par train et des exploitants de ponts et tunnels ont présenté à la Direction générale des attestations relatives à 37 906 laissez-passer gratuits ou à tarif réduit.

En juin, on a convoqué à Ottawa une réunion des transporteurs ferroviaires afin de discuter des nouvelles dispositions de l'ONT concernant les contrats confidentiels et les tarifs. Des représentants des compagnies canadiennes de chemin de fer et de cinq compagnies des États-Unis opérant au Canada ont participé à cette réunion informelle.

Enquêtes d'intérêt public

En 1990, l'ONT a été saisi à deux reprises d'allégations selon lesquelles les compagnies de chemin de fer, du fait qu'elles n'aient pas négocié des taux et des niveaux de service satisfaisants, ont agi de façon contraire à l'intérêt public. Les deux demandes, dont l'une visait le CN et l'autre le CP, ont été présentées par la Container Port of Saskatchewan Corporation (CPSC). La CPSC affirmait qu'elle n'avait pu négocier des taux satisfaisants susceptibles de s'appliquer au trafic acheminé par un terminal terrestre à conteneurs qu'elle aménageait à Saskatoon, en Saskatchewan. Une audience publique a eu lieu à Saskatoon relativement à ces deux demandes, en septembre et en octobre. Par la suite, la CPSC a retiré sa demande visant le CP. En décembre 1990, l'ONT a rejeté la demande de la CPSC, statuant que la façon dont le CN avait mené les négociations n'était pas préjudiciable à l'intérêt public.

En août 1990, l'ONT a tenu des audiences publiques à St.John's et à Corner Brook, à Terre-Neuve, en vue d'examiner une plainte déposée par l'Atlantic Container Express, qui affirmait que certains taux proposés par le CN à destination de Terre-Neuve ne se conformaient pas aux conditions d'adhésion entre Terre-Neuve et le Canada. L'examen de la demande se poursuivait activement à la fin de l'année.

Taux non compensatoires

En novembre 1989, le CP a allégué que le tarif de marchandises établi par la Burlington Northern Railroad pour le transport d'huile de colza canola de Winnipeg, au Manitoba, à Warren, au Minnesota, étaient des taux non compensatoires. À la suite d'une audience publique tenue en mars 1990, l'ONT a déterminé que le taux établi pour le trajet au Canada était non compensatoire. Il a rejeté le tarif et a ordonné l'établissement d'un taux compensatoire.

Obligations de base des transporteurs (marchandises)

En 1990, l'ONT a fait enquête sur deux plaintes portées en vertu de l'article 147 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, selon lesquelles des compagnies ferroviaires auraient failli à leurs obligations de base de transporteurs publics de marchandises. En mars, l'ONT s'est prononcé en faveur du demandeur, la Lecours Lumber Co. de Hearst, en Ontario, et a ordonné au CN d'entreprendre la réfection des voies nécessaires à la circulation du trafic. En avril, l'ONT a rendu publique une décision relativement à une plainte déposée par la Rochevert Inc. de Lindsay, en Ontario. Bien que l'ONT n'ait pas eu la preuve que le CN avait failli à ses obligations, il a noté que les exigences de l'exploitation ne pouvaient justifier les retards indus dont souffrait le service.

Questions reliées aux passagers

La Direction générale s'occupe de régler les différends au sujet des tarifs et des niveaux de service du transport des passagers, rend des décisions sur les questions liées à l'interruption de services pour les passagers et recommande l'approbation d'ententes de partage de voies entre VIA Rail et une compagnie hôte de transport ferroviaire de marchandises.

En 1990, l'Office a rendu publique une décision concernant un appel déposé en vertu de l'article 290 de la *Loi sur les chemins de fer* au sujet des tarifs pour les passagers. Concernant un appel similaire présenté par Robert E. Skelly, l'ONT a estimé qu'il n'y avait pas motif à appel. L'ONT n'a pas eu la preuve que l'élimination de certains tarifs à rabais dans l'île de Vancouver nuisait à l'intérêt public.

L'Office a aussi rendu en 1990 des décisions quant à deux plaintes relatives au non-respect par VIA Rail de ses obligations de transporteur public. En juillet, l'ONT a rejeté un appel présenté par Transport 2000 Canada en disant que le service transcontinental ouest avait la capacité voulue pour satisfaire aux besoins des voyageurs. De même, l'ONT n'a pas eu la preuve qu'on ait refusé des embarquements à la suite d'une politique de VIA consistant à imposer des restrictions sur les réservations pour les voyages sur courtes distances sur certains tronçons.

En janvier 1990, l'ONT a rejeté une demande de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, qui voulait voir l'ONT enquêter sur le niveau de service pour les passagers qu'offrent VIA Rail, le CN et le CP. L'appel visait les réductions de services décrétées par le gouverneur en conseil et qui entraient en vigueur le 15 janvier 1990. L'Office a jugé que le décret du gouverneur en conseil supprimait l'obligation de service générale.

En septembre 1990, conformément à son mandat qui l'oblige à réviser à intervalles de cinq ans les demandes d'abandon de services pour les passagers, l'Office a révisé sa décision concernant le service du Chemin de fer *QNS & L*, et a ordonné le maintien du service. L'ONT a en effet estimé que la région avait besoin du service, en raison surtout des conditions routières imprévisibles et du coût relativement élevé du transport aérien.

À la suite de demandes déposées par VIA Rail et le CP, qui recommandaient, en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les chemins de fer*, l'approbation par le gouverneur en conseil des accords d'utilisation en commun de voies, l'Office a recommandé, en mars et en août 1990, la sanction de ces ententes. L'Office était en effet convaincu que les accords en question avaient trait aux opérations usuelles et ordinaires des compagnies ferroviaires.

L'ONT a aussi procédé à un examen de son mandat quant à la réglementation applicable à VIA Rail. À la suite de cet examen, l'ONT a décidé de ne plus obliger VIA à demander l'approbation de l'ONT pour supprimer un service ou en ajuster les fréquences. L'ONT s'est aperçu qu'il faisait double emploi puisque les niveaux de service de VIA sont toujours régis par le contrat qui lie cette dernière à la Couronne.

Tarifs aériens internationaux

L'ONT est responsable de l'application des dispositions des conventions internationales et du *Règlement sur les transports aériens* relatifs au dépôt et à l'acceptation des tarifs, des prix, des termes et des conditions du transport aérien international. En 1990, 117 125 pages de tarification ont été déposées à l'ONT concernant des taux en provenance ou à destination du Canada, soit une hausse

comparativement aux 113 262 déposées en 1989. Au total, 96 de ces dépôts demandant une hausse des taux ont fait l'objet d'un examen financier minutieux afin de vérifier le bien-fondé des taux proposés.

L'Office a rendu des décisions dans 55 cas dont il avait été saisi à la suite d'enquêtes du personnel, de différends entre transporteurs ou d'avis et d'arrêtés émanant de gouvernements étrangers. De plus, il a statué sur 3 104 requêtes visant des permissions spéciales de déposer leurs tarifs sur préavis plus court que l'avis réglementaire. De ces requêtes, 2 733 ont été approuvées, dont 326 sous certaines conditions; 203 ont été rejetées; 86 ont été retirées par les transporteurs; et 82 sont en instance.

La Direction générale offre, de concert avec d'autres ministères fédéraux, ses services d'expertise et d'analyse pour la négociation d'accords bilatéraux de services aériens. En 1990, elle a pris part à la négociation de cinq ententes bilatérales de services aériens et à des discussions sur les tarifs avec l'Égypte, la Grenade, l'Italie, la Jordanie et la Nouvelle-Zélande, de même qu'au règlement de différends tarifaires avec la Norvège, le Danemark, la Suède, le Royaume-Uni et l'Allemagne. La Direction générale a aussi mis ses compétences à contribution dans la négociation d'accords de réservation de capacité et de partage de codes entre des compagnies aériennes du Canada et de l'étranger.

La Direction générale procède actuellement au remplacement du dépôt manuel sur imprimé des tarifs par le dépôt électronique, ce qui permettra aux transporteurs aériens de réagir plus rapidement face à la concurrence. Les autorités aéronautiques des États-Unis et de la Grande-Bretagne ont déjà accepté le dépôt électronique. La transition s'échelonnera sur plusieurs années.

La Direction générale a entrepris la révision des questions tarifaires dans le *Règlement sur les transports aériens*. Les modifications devraient être publiées dans la *Gazette du Canada* dans les derniers mois de 1991. Elle a aussi donné des conseils quant à la formulation de la politique et des règlements régissant les systèmes de réservation informatisés au Canada.

En 1990, l'ONT a résolu, après enquête, 21 plaintes touchant les pratiques d'établissement des prix de certains services aériens internationaux. La Direction générale a enquêté sur les nombreuses augmentations du prix du carburant qui ont suivi la crise dans le golfe Persique, entraînant des augmentations du prix des billets chez les transporteurs réguliers et les affréteurs.

Plaintes sur les taux et service du transport aérien et maritime

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'ONT est chargé de faire enquête sur les questions liées à l'intérêt public lorsqu'il y a opposition à une proposition tarifaire publiée par une administration de pilotage.
En décembre 1989, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié une proposition tarifaire qui a amené des usagers à faire part de leurs objections auprès de l'ONT. La Direction générale a donc fait enquête et l'Office a rendu une décision, en octobre 1990, dans laquelle il approuvait certaines des augmentations tarifaires proposées et en rejetait d'autres, affirmant que l'Administration pouvait réduire ses frais et améliorer sa productivité au lieu d'imposer une augmentation de tarifs.

En octobre 1990, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié une proposition tarifaire au sujet de laquelle des usagers ont fait part de leurs objections en novembre. L'ONT a entrepris l'étude de la question.

En mai 1990, l'ONT a mis un terme à son enquête sur les plaintes de préjudice à l'intérêt public portées contre Québecair par les bureaux d'enregistrement des voyages d'Ontario et de Colombie-Britannique. L'ONT a jugé que Québecair n'avait pas nui à l'intérêt public lorsqu'elle a suspendu des vols vers l'Europe à la suite de la faillite d'un voyagiste.

L'une des principales responsabilités de la Direction générale, en vertu de la *LTN 1987*, est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations des prix de base sur les routes aériennes desservies en monopole dans le sud du Canada, ainsi qu'aux prix de base et aux augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur réception d'une plainte, l'Office examine les niveaux ou les hausses de prix pour s'assurer qu'ils ne sont pas préjudiciables à l'intérêt public. En novembre 1989, l'ONT a reçu deux plaintes relatives aux augmentations tarifaires proposées par Calm Air pour ses services offerts entre Winnipeg et Lynn Lake, au Manitoba. Après avoir mené une enquête en 1990, la Direction générale a conclu que la Calm Air ne retirait pas un rendement raisonnable de l'exploitation de la route faisant l'objet de la plainte déposée devant l'ONT, et que les augmentations de tarifs étaient une des solutions que la Calm Air adoptait pour accroître la rentabilité du service.

En vertu de l'article 59 de la *LTN 1987*, l'ONT est tenu d'enquêter, lorsqu'il reçoit une plainte écrite, sur les tarifs, les actes ou les omissions relatifs au transport des marchandises dont on estime qu'ils nuisent à

l'intérêt public. Aucune demande de ce genre n'a été reçue en 1990.

L'ONT peut, sur réception d'une plainte, faire l'examen des droits de transport sur la voie maritime du Saint-Laurent. En 1990, il n'a reçu aucune plainte à ce sujet.

Au cours de 1990, la Direction générale a reçu et traité quelque 300 plaintes de consommateurs plus ou moins complexes concernant le transport aérien de passagers.

Administration de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (*LDCM*), des taux de pilotage et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime

Les conférences maritimes sont des regroupements de transporteurs maritimes qui déterminent les taux et les conditions du transport océanique appliqués par leurs membres. Elles sont soustraites à l'application des dispositions de la *Loi sur la concurrence* lorsqu'elles se conforment à certaines dispositions de la *LDCM*. L'ONT s'acquitte de ses responsabilités administratives de la *LDCM* en constituant des dossiers sur les tarifs appliqués et en conservant un registre des ententes conclues.

En 1990, la Direction générale a examiné quelque 10 ententes de conférences maritimes et 20 modifications à ces dernières tout en prenant part à des discussions interministérielles sur différentes questions liées aux conférences maritimes.

La partie V de la *LTN 1987* s'applique à l'approvisionnement des localités du Nord par voie maritime, le long du fleuve Mackenzie, sur le lac Athabasca et dans l'Arctique occidental. Les transporteurs agréés sont tenus de déposer leurs tarifs, lesquels sont examinés, analysés et portés à l'attention de l'ONT, qui a le choix de les accepter, de les rejeter ou d'imposer toute autre mesure jugée nécessaire. En 1990, 16 rajustements tarifaires effectués par des transporteurs maritimes dans le Nord ont été examinés et analysés; aucun d'entre eux n'a été jugé injuste ou déraisonnable.

Fusions et acquisitions

Quiconque projette d'acquérir des intérêts dans une entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement, ayant un actif ou un chiffre d'affaires annuel dépassant 10 millions de dollars, doit, en conformité avec la partie VII de la *LTN 1987*, aviser l'ONT de ses intentions. Celui-ci fait alors paraître dans la *Gazette du Canada* un avis public à cet effet. Si un tel projet d'acquisition est contesté devant l'ONT, au cours des 30 jours suivant la publication de cet avis, l'ONT doit mener une enquête. Par la suite, il peut rejeter le projet d'acquisition s'il juge qu'il va à l'encontre de l'intérêt public.

En 1990, l'ONT a publié 24 avis sur des projets d'acquisition (5 touchant des entreprises de transport aérien, 17 , des entreprises de camionnage, et 2 autres touchant des entreprises de transport maritime). Le 31 décembre, une objection a été déposée au nom de la Seafarers' International Union of Canada envers le projet d'acquisition, par l'Oceanex Limited Partnership, des biens et des opérations de l'ACE-Atlantic Container Express Inc., ainsi que le projet d'acquisition, par l'Oceanex Holdings Limited Partnership, d'intérêts dans l'Oceanex Limited Partnership. À la suite de cette objection, l'ONT a entrepris un examen des projets d'acquisition afin de déterminer s'ils vont ou non à l'encontre de l'intérêt public.

L'Office a aussi rendu cinq décisions à la requête de personnes qui demandaient des éclaircissements sur les dispositions de la Loi relatives aux fusions et aux acquisitions.

En mars 1988, le directeur des Enquêtes et recherches, de Consommation et Corporations Canada, a demandé au Tribunal de la concurrence une ordonnance en vue d'empêcher la fusion de deux systèmes canadiens de réservation informatisés, dont le premier appartenait aux Lignes aériennes Canadien International et le second, à Air Canada. En 1989, après de nombreuses consultations, le directeur a modifié sa demande de façon à ce que la fusion soit autorisée, mais suggérait toutefois l'application d'une série de règles devant servir de cadre de référence aux activités commerciales des systèmes de réservation informatisés. Le Tribunal de la concurrence ayant approuvé les règles et l'arrêté, le ministre des Transports a demandé à son personnel d'élaborer, en étroite collaboration avec différents services de l'ONT, une politique relative à l'industrie des systèmes de réservation informatisés. Après une dernière consultation, Transports Canada prévoit que la politique sera rendue publique en 1991. La Direction générale a été chargée d'élaborer et d'appliquer les règlements découlant des objectifs de la politique de Transports Canada dans ce domaine.

Programme de l'infrastructure ferroviaire

La Direction générale règle, dans le cadre du programme de l'infrastructure ferroviaire, les demandes et les plaintes concernant la construction et la modification des lignes ferroviaires, des passages à niveau et autres infrastructures sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer*. Elle évalue les demandes et les plaintes déposées par les administrations routières, les compagnies de chemin de fer ou le public en tenant compte de l'utilité publique et des exigences ferroviaires. Elle décide également de la répartition, entre les parties, des coûts afférents et évalue l'impact environnemental des travaux d'infrastructure ferroviaire.

Au cours de l'année écoulée, l'ONT a adopté les *Lignes directrices relatives à la répartition des coûts pour les croisements étagés*, sur lesquelles se fonderont ses décisions en cas de différends sur la répartition des coûts liés à un projet de croisement étagé. Ces lignes directrices ont été élaborées après l'examen des mémoires reçus à la suite de la distribution d'un projet de politique auprès de 800 parties intéressées.

En marge du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*, la Direction générale a aussi élaboré l'ébauche de méthodes d'évaluation en matière d'environnement, qui devra être employée relativement aux travaux d'infrastructure ferroviaire exigeant l'approbation de l'ONT. Tous les intéressés ont reçu un avis dans lequel sont décrits le rôle de l'ONT ainsi que la démarche à suivre.

Au cours de 1990, la Direction générale a réglé toutes les demandes qui n'avaient pas été traitées par l'ONT après le transfert à Transports Canada des fonctions relatives à la sécurité ferroviaire. Elle a aussi reçu 297 nouvelles demandes. Ces demandes, ajoutés aux 284 autres dont le traitement était en cours, ont été réglées comme suit : 204 arrêtés ont été publiés, 208 demandes ont été résolues à la satisfaction des intéressés et les 169 autres sont en instance.

Lorsque les parties ne parviennent pas à s'entendre, l'ONT doit prendre lui-même les décisions et présenter les motifs de ses arrêtés. L'ONT a dû donner des justifications dans 35 des arrêtés publiés en 1990. Suivant les circonstances particulières à chaque cas, la répartition en fonction des bénéfices respectifs, l'ancienneté, l'interprétation d'ententes antérieures et la commodité pour le public ont été invoquées comme motifs.

Services de transport pour les personnes handicapées

La Direction est chargée de l'application des dispositions de la *LTN 1987* modifiée exigeant que les services de transport ne posent pas d'obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées. Pour atteindre cet objectif, l'ONT peut adopter, administrer et appliquer des règlements de même qu'enquêter et statuer sur des plaintes présentées par des personnes handicapées. La Direction fait aussi des études sur des questions liées à l'accessibilité au réseau de transport et mène des consultations avec des organismes qui regroupent et représentent des personnes handicapées de tout le Canada.

En 1990, l'ONT a reçu 33 plaintes[1] portant sur des obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées. De plus, l'ONT a examiné 13 plaintes qui avaient été présentées au cours d'années antérieures. Plus de 80 p. cent des plaintes reçues avaient trait particulièrement au transport aérien. Le restant des plaintes avaient trait au transport ferroviaire et aux installations aéroportuaires, tandis qu'une plainte portait sur l'accessibilité des services de traversiers. Les questions abordées étaient fort variées, allant de dommages à des fauteuils roulants à l'insuffisance ou l'absence de formation chez le personnel des transporteurs, en passant par l'accessibilité aux aéronefs, le refus par des transporteurs de transporter une personne handicapée, les places dans les passages de sortie et l'utilisation, à bord d'aéronefs, d'oxygène fourni par les passagers.

Cette année, l'Office a rendu sa première décision d'importance relativement à un obstacle indu aux déplacements dans le réseau de transport du Canada. L'Office a conclu que la politique de Canadian Partner, consistant à refuser le transport des passagers incapables de se déplacer à bord de certains de ses petits aéronefs, constituait un obstacle indu. L'Office a ordonné au transporteur de faire en sorte que ses installations de transport soient accessibles aux personnes handicapées. Dans la foulée de cette décision, l'ONT a entrepris chez tous les transporteurs

[1] La diminution apparente du nombre de plaintes par rapport à 1989 s'explique par le fait que la Direction a perfectionné sa méthode de signalement des plaintes. Alors que l'an dernier, les plaintes officielles et non officielles étaient enregistrées ensemble, seules les plaintes officielles ont été comptabilisées cette année.

aériens du Canada un examen des politiques susceptibles de poser des obstacles aux possibilités de déplacement des personnes handicapées.

Le personnel de l'ONT conclura bientôt une enquête concernant l'usage en vol, pour des raisons médicales, d'oxygène fourni par les passagers. À la demande de l'Institut national canadien pour les aveugles, la Direction a entrepris l'examen des besoins en matière de moyens de communication adaptés pour les personnes ayant des déficiences sensorielles.

En outre, la Direction produit une brochure dans laquelle on explique la démarche à suivre pour porter plainte auprès de l'ONT lorsqu'il y a obstacle indu aux possibilités de déplacement.

Au cours de 1990, la Direction a poursuivi ses initiatives d'élaboration de normes et de réglementation en vue de rendre le réseau de transport de compétence fédérale accessible aux personnes handicapées. L'ONT a déterminé qu'il y a obstacle indu au déplacement des personnes handicapées lorsqu'elles doivent payer un tarif additionnel pour le passage des accompagnateurs obligés ou payer des sièges additionnels en raison de leur handicap. L'ONT a rédigé une ébauche de réglementation qui interdira aux transporteurs aériens d'imposer de tels frais additionnels pour les vols intérieurs à bord d'aéronefs de 30 sièges ou plus. Cette ébauche de règlement a été transmise au Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires. Une réglementation du même genre, applicable aux petits aéronefs, est encore à l'étude.

Le *Règlement sur les conditions de transport des personnes handicapées à bord d'aéronefs de 30 sièges et plus* a été présenté au Bureau du Conseil privé en 1989, et les discussions ont pris fin en novembre 1990. La publication préalable dans la *Gazette du Canada* est prévue au début de 1991.

En 1990, les consultations se sont poursuivies avec le comité consultatif spécial de l'Office chargé de participer à l'élaboration de normes d'accessibilité à l'équipement. Il est prévu que le projet de règlement fera l'objet d'une publication préalable au printemps de 1991.

L'ONT a fait part de son intention de réglementer le transport aérien des personnes handicapées à bord de petits aéronefs et d'établir des normes minimales quant à la formation du personnel des services de transport. On élabore la réglementation relative aux normes visant les gares des services de transport.

Le personnel a mené à terme un programme dynamique de réunions, de consultations et de séances d'information auprès des personnes handicapées et des organismes les représentant et ce, afin de faire en sorte que toutes les activités de l'ONT tiennent compte des opinions des personnes handicapées et qu'il y ait une meilleure compréhension de l'ONT et de son rôle. L'ONT a mené des consultations semblables avec l'industrie du tourisme.

L'ONT a diffusé les résultats d'une enquête nationale menée auprès des fournisseurs de services de transport. Une enquête nationale auprès des consommateurs et des organismes qui regroupent et représentent les personnes handicapées a été entreprise.

Dans le cadre de ses efforts soutenus en vue d'encourager la collaboration et la compréhension entre les fournisseurs de services de transport, les consommateurs et le gouvernement, l'ONT participe, à titre d'observateur, aux travaux du Comité consultatif du ministre des Transports sur le transport accessible.

L'élimination des obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées, en collaboration avec les consommateurs et l'industrie, continuera d'être un des aspects importants des activités de la Direction au cours de la prochaine année. Les consultations avec le gouvernement américain de même qu'avec les autres gouvernements continueront également à occuper une place importante.

LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET DE L'ANALYSE DU MARCHÉ

Cette direction générale a pour mandat de réglementer l'entrée et la sortie du marché des transporteurs, eu égards aux services et aux régions où la réglementation s'impose, afin de protéger l'intérêt des usagers des services de transport. Sur une base annuelle, elle doit assurer aussi le suivi de l'incidence de la réglementation économique adoptée par l'État sur le réseau canadien des transports.

Au nombre de ses activités figurent l'octroi de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, le contrôle de l'application des exigences fixées par les règlements et les licences de l'ONT, de même que par les accords internationaux, la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux ainsi que le suivi et l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale comporte quatre directions : Services intérieurs, Services internationaux, Enquêtes régionales et Analyse et suivi de l'industrie.

La Direction générale assume la responsabilité fonctionnelle de ses employés à l'administration centrale, ainsi que ceux des bureaux régionaux de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels s'occupent des aspects locaux de ses activités. De plus, les enquêteurs régionaux œuvrent au niveau des bureaux de district de l'ONT partout au Canada.

DÉLIVRANCE DES LICENCES

Services aériens intérieurs

Délivrance des licences de services aériens dans le Sud : pour obtenir une licence de transport de passagers ou de marchandises hors de la zone désignée, c'est-à-dire au sud de la ligne de démarcation (voir carte à la page 34), les transporteurs doivent être de citoyenneté canadienne, détenir une police d'assurance-responsabilité réglementaire et un certificat d'exploitation.

Délivrance des licences de services aériens dans le Nord : les exigences mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux services aériens à l'intérieur de la zone désignée, située au nord de la ligne de démarcation (voir carte à la page 34). De plus, chaque requête de licence doit faire l'objet d'un avis public. S'il y a opposition, l'ONT doit s'assurer que le nouveau service demandé n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité du niveau de service dans la zone désignée. L'Office a 120 jours pour rendre une décision à la suite d'une contestation. La Direction générale a traité 73 demandes de licence de services aériens intérieurs ayant soulevé des objections.

La Direction générale évalue de près les transporteurs afin de s'assurer qu'ils respectent les exigences d'entrée sur le marché. Elle analyse, en particulier, les documents déposés par les transporteurs aériens éventuels se présentant comme étant Canadien pour justifier leur citoyenneté canadienne.

Nombre de transporteurs autorisés et de licences

Transporteurs autorisés au 31 décembre 1990	
Sud du Canada[1]	148
Nord du Canada[2]	687
Nombre total de transporteurs aériens intérieurs	**835**
Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1990	
Sud du Canada	835
Nord du Canada[3]	971
Nombre total de licences intérieures en circulation	**1 806**

Demandes de licences

Reportées de 1989	
Sud du Canada	11
Nord du Canada	72
Reçues en 1990	
Sud du Canada	63
Nord du Canada	257
Réglées en 1990	
Sud du Canada	52
Nord du Canada	218

Décisions et arrêtés

Décisions	338
Arrêtés	172

Avis publics

Demandes	322
Audiences	1

Déclarations de conformité des compétences	676

Services aériens internationaux

L'ONT émet des licences et des autorisations temporaires pour l'exploitation de services aériens réguliers internationaux, en conformité avec les accords aériens bilatéraux et les arrangements particuliers. Un requérant doit posséder une autorisation le désignant comme transporteur canadien, une police d'assurance-responsabilité et le certificat d'exploitation réglementaire. S'il s'agit d'un transporteur étranger, il doit être désigné par le gouvernement de son pays. En fonction de l'intérêt public, l'ONT peut également fixer les conditions et les termes relatifs aux licences de services internationaux réguliers.

L'ONT détermine les conditions que doivent respecter les transporteurs de vols affrétés internationaux, délivre les permis et accorde, sur demande, des dispenses relativement à certains permis et licences de vols affrétés internationaux.

---

1 Transporteurs qui détiennent uniquement des licences délivrées aux termes du paragraphe 72(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. (Nota : les transporteurs qui utilisent des hélicoptères détiennent des licences délivrées aux termes du paragraphe 72(1), mais ils peuvent exploiter leurs services n'importe où au Canada.)

2 Transporteurs qui détiennent des licences délivrées aux termes du paragraphe 72(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. (Nota : la plupart des transporteurs détenant une licence délivrée aux termes du paragraphe 72(2) détiennent également une licence aux termes du paragraphe 72(1).

3 Licences délivrées aux termes du paragraphe 72(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

Certains transporteurs aériens effectuant des vols affrétés internationaux non réguliers ont fait faillite en 1990. L'ONT a adopté, pour renforcer la protection des acomptes, une proposition visant à obliger les transporteurs aériens exploitant des services internationaux réguliers, qui effectuent des vols affrétés internationaux non réguliers, à garantir les acomptes à partir du 1er juillet. En conséquence, le nombre de transporteurs aériens actifs offrant la garantie des acomptes est passé de 12 à 26. En outre, les transporteurs aériens qui effectuent des vols affrétés internationaux sont dorénavant tenus de fournir une déclaration, signée par le voyagiste ou l'affréteur, et indiquant que ce dernier a en sa possession l'original ou une copie de l'accord de garantie. Le personnel de l'ONT a aussi entrepris, en 1990, une révision en profondeur des dispositions du *Règlement sur les transports aériens* touchant la garantie des acomptes par le transporteur aérien, en prévision d'une amélioration considérable de la protection des acomptes. Les modifications devraient être publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* au début de 1991.

Par ailleurs, la Direction générale effectue des contrôles et des vérifications afin de s'assurer que les transporteurs aériens ont une assurance-responsabilité suffisante et prend les mesures nécessaires pour qu'ils se conforment aux règlements. Elle peut également demander la suspension ou la révocation de la licence d'un transporteur au moment de la demande initiale ou en cas de non-conformité avec les règlements. La Direction générale a examiné les licences internationales qui devaient être reconduites en 1990.

Statistiques internationales sélectionnées de 1990

Nombre de transporteurs autorisés et de licences

Transporteurs étrangers licenciés au 31 décembre 1990	864
Licences internationales détenues par des transporteurs étrangers et domestiques au 31 décembre 1990	1 641

Demandes de licences

Reportées de 1989	65
Reçues en 1990	257
Réglées en 1990	240
Décisions et arrêtés	
Décisions	240
Arrêtés	262
Avis publics	
Demandes	55
Audiences	0
Licences reconduites	832
Licences en dispense	28

Vols affrétés

Types de vols affrétés	Permis délivrés
Pour voyages à forfait*	
En provenance du Canada	91
En provenance de l'étranger	30
Sans participation et à but commun*	
En provenance du Canada	711
En provenance de l'étranger	306
Fret (en provenance du Canada)	2 173
Fret (en provenance de l'étranger)	2 474
Avec réservation anticipée* (VARA)	
En provenance du Canada	137
En provenance de l'étranger	50
Avec réservation anticipée et pour voyages à forfait	
En provenance du Canada	860
En provenance de l'étranger	24

Services maritimes d'approvisionnement dans le Nord

La Direction générale s'occupe également de la délivrance des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement des collectivités situées dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, et dans l'Arctique occidental.

* Les données ne tiennent pas compte des changements apportés aux programmes de vols affrétés.

Nombre de licenciés pour le transport maritime dans le Nord au 31 décembre 1990	7

Aucune demande de licence pour le transport maritime dans le Nord n'a été reçue en 1990.

Dispenses temporaires, cabotage, droits de douane et *Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie*

Selon la partie X de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dont l'application relève de Revenu Canada, le cabotage est réservé aux navires canadiens. Par contre, si aucun navire canadien n'est disponible, un navire étranger peut prendre part au cabotage, conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage. Sur demande d'utilisation de navires d'immatriculation étrangère, la Direction générale entreprend des recherches auprès de l'industrie et soumet ensuite au ministère du Revenu ses recommandations touchant la disponibilité de navires convenables battant pavillon canadien. Elle fait aussi des recommandations analogues en ce qui a trait à l'utilisation de navires non dédouanés dans les eaux canadiennes et au recours à des navires d'immatriculation étrangère pour des activités commerciales maritimes autres que le cabotage.

Dans les cas d'urgence, aux termes de la *Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie*, l'Office de répartition des approvisionnements en énergie consulte la Direction générale. L'ONT peut ordonner ou autoriser l'utilisation de navires canadiens et étrangers pour assurer un approvisionnement satisfaisant de produits contrôlés, tels que définis dans la *Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie*.

Nombre de demandes de dispense - Règlement d'exemption pour le cabotage

Reçues en 1990	63
Agréées	44
Rejetées	3
Retirées	12
Autres	4

Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques

La Direction générale s'occupe du traitement des demandes présentées par les compagnies ferroviaires en vue d'obtenir des certificats d'aptitude et des certificats de nécessité et d'utilité publiques. Dans le cas d'une demande de certificat d'aptitude, l'ONT s'assure que la compagnie ferroviaire en question possède l'assurance requise. Les décisions doivent être prises dans les 120 jours suivant la réception des demandes lorsque le demandeur possède l'assurance requise, à la satisfaction de l'Office. Dans le cas d'une demande de certificat de nécessité et d'utilité publiques, la Direction générale veille à ce que ladite compagnie publie un avis public. Une fois les plaidoiries terminées, elle analyse les aspects économiques et financiers de la demande et détermine si elle sert bien l'intérêt public.

Pendant l'année, trois demandes pour un certificat d'aptitude ont été reçues. Une demande a été retirée, une autre est à l'étude et une troisième fera l'objet d'une audience publique. Un certificat a été émis à la suite d'une demande déposée en 1989. Aucune demande pour un certificat de nécessité et d'utilité publiques n'a été reçue.

Avis d'accord de cession de lignes de chemin de fer

La Direction générale traite les avis d'accords de cession de lignes ferroviaires à une compagnie ferroviaire récemment incorporée et recommande à l'Office l'acceptation ou le rejet de ceux-ci, selon qu'ils servent ou non l'intérêt public. Dès la réception de l'avis, l'Office a six mois pour approuver ou rejeter l'avis d'accord de cession.

Au cours de l'année, aucun avis d'accord de cession à des compagnies ferroviaires récemment incorporées n'a été déposé.

Délivrance des permis relatifs aux productoducs

La Direction générale traite les demandes de construction et d'exploitation de productoducs et formule des recommandations au ministre des Transports relativement à ces demandes de permis, au plus tard 120 jours après la parution de l'avis public. Ces recommandations spécifient également quels sont les termes et les conditions qui devraient être inclus

dans le permis en fonction de la sécurité et de l'impact environnemental du productoduc.

Au cours de l'année, une demande de permis relatif aux productoducs a été déposée. L'Office a soumis des recommandations au ministre concernant deux demandes de permis pour la construction et l'exploitation de petits productoducs; l'une de ces demandes a été déposée en 1989. Deux permis ont été émis par le ministre.

ANALYSE ET SUIVI

De 1988 à 1991, l'ONT doit procéder à un examen annuel de l'application de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, de la *Loi sur les chemins de fer* modifiée, de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, de la *Loi sur les transports routiers* et de toute autre loi du Parlement touchant la réglementation d'un mode de transport relevant de la responsabilité du ministre des Transports. La Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a reçu pour mission d'effectuer ces examens.

Lors de ces examens, la Direction générale doit tenir compte des objectifs de la politique globale de l'Office. Les examens annuels, menés à l'échelle nationale et régionale, touchent les aspects suivants :

- les modifications des tarifs des transporteurs;
- les changements du niveau du service fourni par les transporteurs aux expéditeurs et aux voyageurs;
- les changements au niveau de la structure et de l'efficacité de l'industrie des transports, notamment le nombre de transporteurs qui ont commencé et qui ont cessé leurs opérations;
- les changements concernant les niveaux de l'emploi dans l'industrie des transports;
- les délais nécessaires pour l'étude des demandes, plaintes ou autres questions soumises à l'Office en vertu de toute loi fédérale;
- l'effet des articles 134 à 142 de la *LTN 1987* sur les recettes, les investissements en immobilisations et les niveaux de service des compagnies ferroviaires;
- toute autre question soumise par le ministre à l'Office.

Examens annuels

En 1990, la Direction générale a mené le second examen annuel de l'ONT, couvrant l'année 1989.

Pour mener à terme cet examen, la Direction générale a tenu des réunions avec des entreprises, des associations, des groupes représentant l'industrie et les gouvernements. Elle a analysé les renseignements les plus récents sur les transports provenant du gouvernement et du secteur privé, ainsi que les résultats d'une enquête de grande envergure.

Pour la troisième année, la Direction générale a élargi le cadre de l'enquête menée auprès des expéditeurs, des transitaires, des conférences maritimes, des usagers des services aériens, des agents de voyage et des localités du Nord. Elle a interviewé, une fois de plus, au-delà de 130 transporteurs routiers, des associations provinciales, régionales et nationales de camionnage, des bureaux de licences et des ministères des Transports provinciaux, des régies de tarification et des associations de propriétaires exploitants.

Le personnel a consulté sur place les expéditeurs du Nord utilisant les services d'approvisionnement des réseaux de l'Athabasca et du Mackenzie, les transporteurs offrant ces services, un échantillon de transporteurs et de passagers aériens du Nord, de même que la communauté.

ENQUÊTES RÉGIONALES

La Direction générale est chargée de l'administration d'un programme à trois volets visant à inciter les compagnies de transport à respecter la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Six bureaux régionaux, situés à Moncton, Montréal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse et Vancouver, se chargent de l'application du programme. De la région de la Capitale nationale, un petit groupe de l'Administration centrale les soutient dans leur travail.

Le programme lui-même se divise en trois volets :

- Le Programme de la vérification périodique des transporteurs (PVPT)
- Le Programme des enquêtes ciblées (PEC)
- Les Projets régionaux spéciaux (PRS)

Le Programme de vérification périodique des transporteurs (PVPT) est un système de vérification

fondé sur le risque, conçu pour s'assurer que tous les transporteurs titulaires d'une licence délivrée par l'ONT font l'objet d'une vérification périodique par un enquêteur. Le nombre de transporteurs à inspecter, le facteur de risque attribué à chaque compagnie et les ressources humaines et financières disponibles déterminent la fréquence des vérifications. C'est l'Administration centrale qui établit le calendrier des vérifications après consultation auprès des enquêteurs.

Le PVPT touche les transporteurs aériens établis au Canada, les exploitants de services d'approvisionnement par eau dans le Nord et les opérateurs de productoducs. Les vérifications visent particulièrement les infractions à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et au *Règlement sur les transports aériens*. On cherche surtout à déceler les irrégularités sur le plan des assurances et à repérer les exploitants qui n'ont pas de certificats d'exploitation valides de Transports Canada. On prévoit élargir la portée du programme pour englober l'application du règlement concernant le transport des personnes handicapées dès qu'il aura été adopté.

Le Programme des enquêtes ciblées porte sur les transporteurs soupçonnés d'illégalités. Les enquêtes ciblées sont normalement menées à la suite d'information reçue ou d'observations faites par un enquêteur au cours de vérifications périodiques. La plupart de ces enquêtes visent des transporteurs exploitant sans licence un service aérien offert au public ou des transporteurs titulaires de licences contrevenant aux termes et aux conditions de leurs licences. Dans les deux cas, c'est le public qui est pris en otage puisqu'il est fort probable que les assurances du transporteur, si jamais il est assuré, ne seraient pas valides en cas d'accident. Ces activités illégales placent aussi le transporteur titulaire d'une licence, qui respecte la Loi, en situation désavantageuse par rapport à ses concurrents qui opèrent dans l'illégalité.

Quand les soupçons s'avèrent fondés, on confie normalement le cas à la GRC qui s'occupe des poursuites.

Les projets spéciaux contiennent un volet éducatif du public, d'autres organismes d'application de la Loi, comme la GRC et Douanes Canada, et certains organismes provinciaux tels les ministères des ressources naturelles. Ce volet du programme comprend les différentes tâches étrangères au contrôle de l'application de la Loi que les employés de districts sont appelés à effectuer occasionnellement, notamment apporter un soutien lors des sondages annuels, retracer les transporteurs inactifs ou apparemment inactifs, livrer des lettres et des avis juridiques, etc.

La Direction générale continue de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada et la GRC dans le cadre des enquêtes menées en vertu des parties II et V de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de ses règlements d'application. De plus, elle collabore étroitement avec Revenu Canada (Douanes et Accise) sur des questions touchant les vols transfrontaliers. Soucieux de coordonner les efforts dans ce domaine, l'Office a ratifié des protocoles d'entente avec Transports Canada et la GRC au sujet du contrôle de l'application de la Loi.

Comme l'actuel programme de contrôle de l'application de la Loi est entré en vigueur le 1er avril 1990, les données ci-après ne concernent que la période comprise entre le 1er avril et le 31 décembre 1990 :

PVPT

Vérifications périodiques terminées	196
Infractions répertoriées	81

PEC

Enquêtes ciblées terminées	110
Infractions répertoriées	81

PRS

Demandes de renseignements	3 902
Ateliers et séances d'information	7

ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

La Direction générale étudie, évalue et soumet des recommandations en matière d'exploitation de services aériens internationaux, en vue des négociations bilatérales touchant les services aériens. Elle maintient et élabore un système automatisé d'information sur les accords bilatéraux ayant trait aux services aériens. Avec d'autres ministères, la Direction générale participe à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que confèrent à l'Office les accords ou la Loi en tant qu'administration de l'aéronautique du Canada chargée de la réglementation économique. La Direction générale consulte les administrations étrangères de l'aéronautique responsables de la réglementation économique des services internationaux et défend, d'un point de vue réglementaire, les intérêts du Canada aux réunions de l'aviation civile internationale.

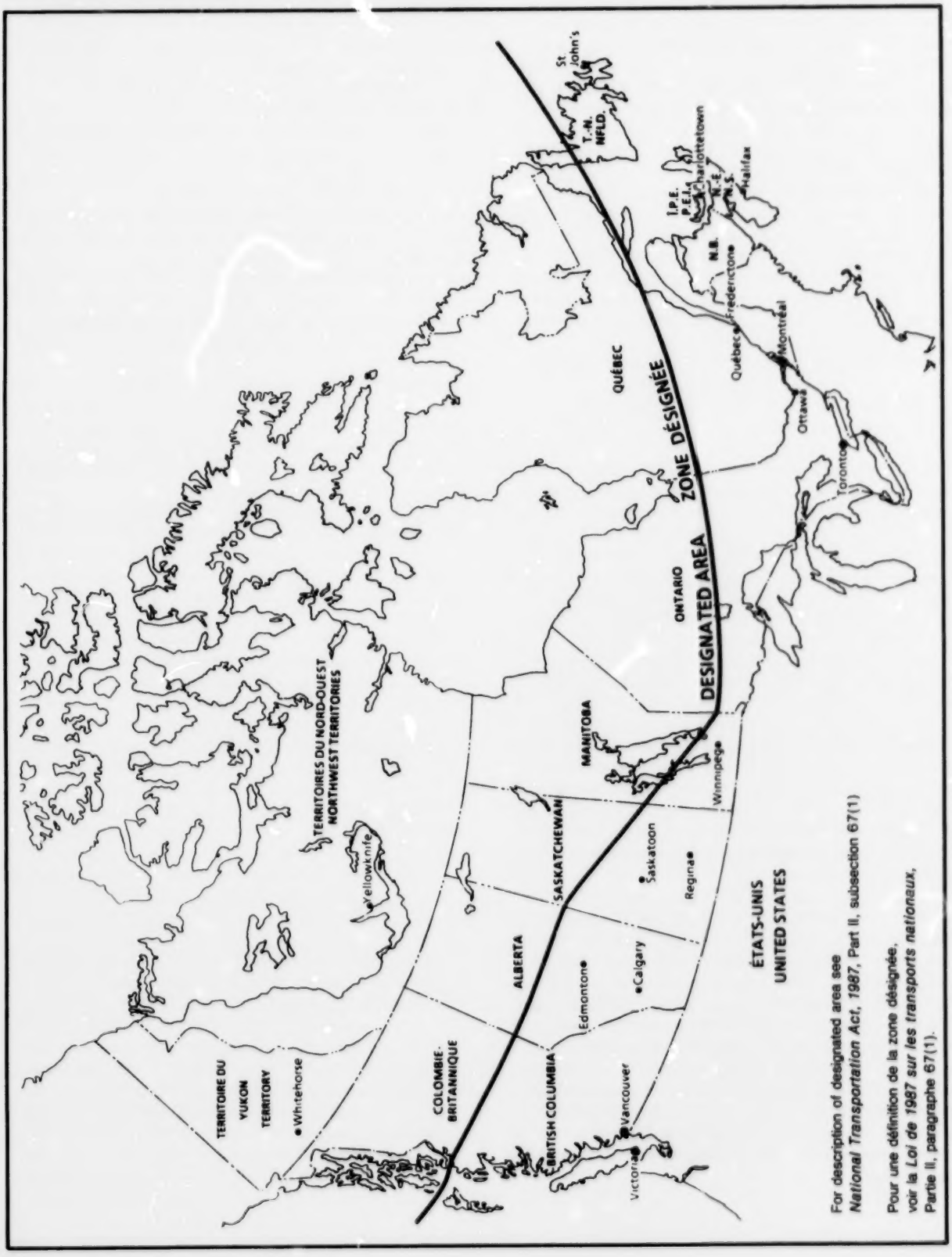
En 1990, la Direction générale a pris part à une multitude d'activités dans le domaine du transport aérien international. Elle a soutenu l'ONT dans ses fonctions administratives de l'aéronautique canadienne aux termes des accords de transport aérien bilatéraux et du *Règlement sur les transports aériens*. Dans ce cadre, la Direction générale a examiné un certain nombre d'accords commerciaux de services aériens se rapportant au partage de codes, aux réservations de capacité, à la location avec équipage, au partage des recettes et au volume. Elle a participé à d'autres activités destinées à assurer une mise en œuvre et une administration harmonieuses des accords. La Direction générale a notamment échangé des informations telles que données statistiques, types de représentation des services aériens, taxation, douane, ventes et transfert des fonds. Elle a également représenté l'ONT lors des pourparlers bilatéraux avec huit pays, soit la Jordanie, l'Égypte, le Brésil, l'Argentine, l'Italie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis.

La Direction générale conseille Transports Canada en matière d'élaboration de politiques concernant la location avec équipage, le partage de codes, les intérêts dans des lignes aériennes étrangères, le renouvellement des licences de transporteurs - vols transfrontaliers régionaux, locaux et de navette. Elle agit aussi comme conseillère sur diverses questions comme les effets de la TPS sur les ententes de transport aérien, les effets sur les négociations commerciales multilatérales du GATT sur les initiatives en matière de services ainsi que les protocoles et les conventions sur les limites de la responsabilité des compagnies aériennes. La Direction générale était représentée au sein d'un groupe de travail interministériel présidé par Transports Canada qui a travaillé à l'élaboration d'une politique et de règlements concernant les systèmes de réservation informatisés. Enfin, elle agit comme conseillère auprès de l'ONT à propos des licences et de toute autre question reliée au contrôle de l'application.

La Direction générale collabore étroitement avec les organismes de réglementation étrangers en vue de faciliter les vols affrétés et uniformiser les règles en ce domaine. En 1990, ce travail a consisté en l'administration des ententes conclues en 1988 avec la France relativement aux vols affrétés ainsi qu'en des tentatives d'élimination des restrictions aux vols affrétés avec réservation anticipée imposées par le Venezuela et la Jamaïque. À la suite de consultations avec les administrations aériennes du Royaume-Uni, on a élaboré une proposition pour uniformiser les règles régissant les vols affrétés entre le Canada et le Royaume-Uni.

La Direction générale continue d'appuyer la participation du Canada à des forums internationaux comme le Conseil et le Comité des transports aériens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De plus, elle a participé, en septembre 1990, à la réunion du groupe du transport aérien sur les négociations multilatérales touchant les échanges de services, à la 28e assemblée de l'OACI, qui s'est tenue à Montréal en octobre 1990, ainsi qu'à la conférence canado-américaine de novembre 1990 des représentants de l'industrie et du gouvernement sur les questions de facilitation. Par ailleurs, le personnel de la Direction générale a présidé deux comités interministériels liés aux activités de l'OACI, en l'occurrence le Comité national de la facilitation et le Comité des activités de l'OACI relatives au droit aérien international, et en a dressé le plan de travail.

CARTE DU TERRITOIRE CHOISI



DIRECTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT

La Direction générale des subventions au transport gère des programmes du gouvernement fédéral ayant trait aux prix statutaires, aux paiements de subventions pour des services de transport ferroviaire, au contrôle des coûts ferroviaires et à la rationalisation du réseau ferroviaire canadien. La Direction générale vérifie la comptabilité ferroviaire et les dossiers financiers pour déterminer les coûts du transport du grain de l'Ouest, les pertes engendrées par l'exploitation de services non rentables, les frais facturés à VIA Rail Canada, les investissements ferroviaires et les niveaux de dépenses pour le transport du grain de l'Ouest.

Ces attributions découlent de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

En 1990, des subventions totalisant 687,8 millions de dollars, dont la ventilation est exposée ci-dessous, ont été versées sous l'égide de la Direction générale.

- 645,2 millions de dollars en paiements de soutien financier afin de réduire les coûts du transport du grain de l'Ouest par chemin de fer pour les producteurs canadiens.
- 35 millions de dollars pour compenser les pertes financières conséquentes à l'exploitation d'embranchements ferroviaires maintenus à titre de services publics.
- 1,8 million de dollars pour subventionner le transport vers l'est de grain et de farine destinés à l'exportation.
- 5,8 millions de dollars pour compenser les pertes qu'ont subies les services de transport ferroviaire de passagers autres que ceux de VIA Rail.

D'autres démarches entreprises sont décrites ci-dessous :

- Le CN a reçu l'autorisation d'abandonner l'exploitation de 232,7 milles de voie ferrée, soit 1,2 p. cent de l'ensemble de son réseau. Le CP a abandonné 428 milles, soit 3,2 p. cent de son réseau en 1990. De plus, l'abandon de l'exploitation de 92 milles de voie ferrée dans l'Ouest canadien n'était pas soumis à la règle du 4 p. cent. En vertu de la Loi, le nombre total de milles de voie ferrée pouvant être abandonnée ne peut excéder 4 p. cent de l'ensemble du réseau d'un chemin de fer par année.

- Le calcul du barème annuel 1990-1991 pour le transport du grain de l'Ouest a été complété en avril 1990. Le calcul du barème de 1990 des produits dérivés du colza canola a été publié en janvier.

- La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* prévoit que l'ONT doit procéder à un examen des coûts de transport du grain de l'Ouest tous les quatre ans afin de déterminer les coûts de transport du grain par chemin de fer. En mars 1990, l'ONT a terminé le dernier examen quadriennal et a fait rapport au ministre des Transports à propos de la détermination de l'année de référence 1988.

La Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Gestion des programmes et Coordination, de la Rationalisation du réseau ferroviaire, des Prix et des Paiements et, enfin, celle des Services de vérification.

Rationalisation du réseau ferroviaire

Abandon de lignes ferroviaires

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* autorise l'Office à rendre des décisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes de chemin de fer. Avant de rendre sa décision, l'Office doit tenir compte d'un grand nombre de facteurs, notamment la rentabilité actuelle et future de la ligne, les besoins en services de transport des expéditeurs, la gestion des coûts ferroviaires et la réduction des subventions fédérales.

L'abandon de lignes de chemin de fer peut prêter à la controverse. L'ONT est conscient de l'importance capitale que revêt la consultation des parties intéressées afin de gérer efficacement ce volet de cette activité.

En 1990, le CN a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 812 milles de voie. De ce nombre, 803 milles étaient soumis à la règle du 4 p. cent, soit 4,1 p. cent du réseau. L'Office a autorisé l'abandon de 232,7 milles de voie, soit 1,2 p. cent du réseau, et en a ordonné le maintien en service de 185 milles, soit 1 p. cent du réseau. De plus, l'abandon de 222,6 milles supplémentaires, soit 1,2 p. cent du réseau, est prévue pour 1991. Une demande d'abandon de 36 milles de voie, soit 0,2 p. cent, a été rejetée. Neuf demandes d'abandon, représentant 306 milles ou 1,6 p. cent du réseau, seront étudiées en 1991.

En 1990, l'Office a rendu des décisions relativement à 523 milles de voie, soit 4 p. cent du réseau du CP. De ce nombre, 431 milles, soit 3,3 p. cent, étaient soumis à la règle de 4 p. cent, et les 92 milles restants, auparavant protégés, ne l'étaient pas. Il a ordonné l'abandon de 520 milles, soit 3,9 p. cent du réseau pour l'année 1990, et le maintien des trois milles restants, soit 0,1 p. cent du réseau. Cinq demandes concernant 141 milles, ou 1,1 p. cent de l'ensemble du réseau du CP, ont été reportées à 1991. De plus, 10 milles de voie auparavant considérés comme protégés, et exclus de la règle du 4 p. cent, seront reportés en 1991.

En outre, en 1990, l'Office a autorisé un transporteur américain, la CSX Transportation Inc., à abandonner sept milles de voie.

Demandes de cession

En 1990, l'Office a reçu cinq demandes de cession de voies. La Guelph Junction Railway Company a déposé une demande afin de céder sa subdivision Goderich à la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Le CN a fait une demande pour céder à la Consolidated Rail Corporation des tronçons de sa subdivision Massena. La CSX Transportation Inc. a fait une demande pour céder au CN deux tronçons de sa subdivision n° 1. Le CN a présenté une demande de cession de tronçons de ses subdivisions Taschereau, Kapuskasing et Pagwa à la Ontario Northland Transportation. Le CP et la Calgary and Edmonton Railway Company ont présenté une demande pour vendre un tronçon de la subdivision Lacombe et la subdivision Coronation à la Central Western Railway.

De ces cinq demandes, trois ont été approuvées et deux, dont celle concernant la Ontario Northland et la Central Western Railway, seront complétées au début de 1991.

La Ontario Mid-Western Railway Company a présenté une offre d'achat pour la subdivision Owen Sound du CN. Les négociations entre les parties se sont poursuivies en 1990.

Autres questions

La Direction générale a reçu neuf nouvelles demandes pour déterminer si certaines lignes de chemin de fer étaient des embranchements, des épis, des voies d'évitement ou d'autres types de voie. Elle a fait des déterminations dans trois cas. En outre, elle s'est prononcée sur quatre des cinq demandes de détermination qui avaient été reportées de 1989.

En 1990, l'Office a aussi reçu 69 demandes d'enlèvement de gares. Onze d'entre elles ont été étudiées et deux autres, reportées de 1989, ont été réglées.

Prix et versements - Grain de l'Ouest

Le barème annuel de l'ONT fixe les frais totaux de transport ferroviaire du grain entre différents points d'expédition des Prairies et des ports canadiens d'exportation. Pour chaque point, le prix total est divisé pour établir d'une part le prix que la compagnie de chemin de fer demande aux producteurs et, d'autre part, la proportion qui sera versée sous forme de subvention du gouvernement fédéral. La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (*LTGO*) détermine comment calculer ces barèmes et comment indemniser les compagnies de chemin de fer.

Au printemps de 1990, l'ONT a publié le barème annuel pour la campagne agricole de 1990-1991. Ce dernier a été obtenu en indexant les coûts de l'année de référence 1988 à l'aide d'un indice composite des prix et d'une prévision du tonnage fournie par l'Office du transport du grain. Cet index tient compte de l'augmentation annuelle de tous les frais ferroviaires incluant la main-d'œuvre, le carburant, le matériel et les coûts d'immobilisation. Au début de 1990, des représentants de l'industrie ont eu l'occasion de discuter du rapport de consultation du barème de 1990-1991.

En 1990, les versements de subventions au CN, au CP, à la BC Rail, à la Central Western Railway et à la Southern Rails Cooperative, en vertu de la *LTGO*, ont réduit de 645,2 millions de dollars les coûts du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs. Ces versements ont exigé le traitement de quelque 350 000 réclamations de mouvements de wagon de chemin de fer, par l'entremise de programmes et de banques de données informatisés, ainsi qu'un important processus de validation sur le terrain. La Direction générale vérifie également les systèmes de bordereau du CN et du CP.

En juin 1990, la Direction générale a été chargée, en vertu d'une entente avec Transports Canada, de déterminer les paiements dus à la Southern Rails Cooperative Limited pour couvrir les mouvements ferroviaires entre le 18 décembre 1989 et le 31 juillet 1991. Les paiements ont totalisé 262 407 $ en 1990.

De plus, l'ONT a déterminé le rajustement limitant la part des expéditeurs, lequel protège l'expéditeur pendant les années où les prix du grain sont bas, et il a fait rapport au ministre des Transports concernant le rajustement du CN. L'Office a rendu publique une décision mentionnant tous les embranchements ferroviaires tributaires du grain pour la campagne agricole 1990-1991.

Examen des coûts de la *LTGO*

L'ONT doit procéder à un examen quadriennal pour déterminer les coûts du transport par chemin de fer du grain de l'Ouest jusqu'à Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill. L'examen de 1990 a permis de déterminer les coûts de 1988, l'année civile la plus récente à l'égard de laquelle l'ONT dispose de données de coûts utiles.

L'examen des coûts de 1990 par l'ONT a permis d'établir les coûts variables afférents au volume pour le transport du grain par chemin de fer, ainsi que les coûts variables afférents aux lignes pour les embranchements tributaires du transport du grain. L'Office a aussi fait des recommandations au ministre des Transports sur le niveau de la contribution aux coûts fixes et a évalué le bien-fondé de facteurs ayant servi à déterminer le montant du rajustement du CN. Ensemble, les coûts afférents au volume (incluant la contribution aux coûts fixes) et les coûts afférents aux lignes constituent les coûts de l'année de référence.

Dans le calcul des coûts pour l'année de référence 1988 par l'ONT, il y a eu des rejets de frais ferroviaires qui ont réduit de plus de 120 millions de dollars les coûts admissibles totaux. Pendant l'examen des coûts, l'Office a rendu cinq décisions relatives aux coûts exceptionnels, connus et mesurables, au ratio investissement net/investissement brut, à la réduction des coûts des équipes et au coût du capital (surplus d'impôt reporté et gains extraordinaires, fonds de roulement et risques afférents au transport du grain). En outre, le calcul des coûts unitaires et des unités de service de l'ONT a entraîné d'importants rejets.

On se sert du calcul des coûts de l'année de référence 1988 par l'ONT pour établir les barèmes annuels pour les quatre campagnes agricoles subséquentes (1990-1991 à 1993-1994) en indexant les coûts de l'année de référence à l'aide d'un indice composite des prix. Ce barème détermine le prix que les producteurs agricoles de l'Ouest doivent payer pour faire transporter leur grain par chemin de fer et établissent la quote-part du gouvernement du Canada à l'endroit des compagnies ferroviaires.

Décision sur le coût de la production en fonction de la *LTGO*

Pendant l'examen des coûts de 1990, l'Office a rendu une décision marquante modifiant considérablement la méthode de calcul des coûts de l'année de référence pendant l'examen quadriennal des coûts. Cette décision, mieux connue sous le nom de décision concernant les gains de productivité, éliminait certains coûts mesurables (dont on sait qu'ils ne se répéteront pas les années suivantes) du calcul des coûts de l'année de référence. Les compagnies de chemin de fer ne subissent pas ces coûts et dorénavant, elles n'en seront plus dédommagées.

Dans une autre décision, l'ONT évaluait ces coûts à 18,5 millions de dollars pour l'année de référence 1988. Dans sa décision, l'Office estimait que les compagnies de chemin de fer avaient encaissé des bénéfices de près de 227 millions de dollars parce que ces coûts étaient inclus dans le calcul des coûts de l'année de référence 1984.

En mars 1990, le CN et le CP ont fait appel de la décision de l'Office devant la Cour d'appel fédérale. La Cour a rejeté unanimement les arguments des compagnies ferroviaires et a maintenu la décision de l'Office.

Vérification des investissements et dépenses dans le transport du grain de l'Ouest

En vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, l'ONT examine et vérifie les dépenses d'entretien liées au transport ferroviaire sur les embranchements tributaires du transport du grain, ainsi que les investissements des compagnies de chemin de fer dans les installations et l'équipement destinés au transport du grain de l'Ouest, afin d'assurer le « maintien d'un réseau ferroviaire fiable et efficace, adapté à l'évolution des besoins futurs en matière de transport du grain ». L'Office doit faire rapport annuellement au ministre des Transports.

En 1990, l'objectif consistait à accroître la portée du programme et à fournir une information plus complète et circonstanciée de ces activités. Cette initiative s'est traduite par une amélioration de l'information sur les activités ferroviaires, une plus grande couverture par l'ONT des réunions des producteurs et un resserrement des vérifications et de la surveillance.

En 1990, l'Office a fait rapport au ministre à propos de la vérification des investissements réels des compagnies ferroviaires pour 1989 et de l'évaluation des plans généraux d'investissement pour 1990 et 1991. L'Office a aussi fait rapport sur les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain en 1988.

Selon les rapports de l'ONT, le ministre des Transports peut prélever une retenue de garantie sur des paiements aux compagnies de chemin de fer lorsque les dépenses sont injustifiées. Quand le ministre acquiert la certitude que les dépenses sont justifiées, la retenue de garantie peut être remise à la compagnie de chemin de fer.

Au début des années 1980, le réseau de transport du grain du Canada s'était détérioré et le service était devenu inadéquat. Le gouvernement fédéral a alors adopté la *Loi de 1984 sur le transport du grain de l'Ouest* et introduit le Programme de remise en état des embranchements. La *LTGO* assurait aux compagnies de chemin de fer des rendements attrayants sur le transport du grain destiné à l'exportation. En retour, les transporteurs prenait la responsabilité d'un programme d'investissement massif de capital dans l'infrastructure d'une grande ligne ferroviaire.

Les programmes de contrôle du grain de l'Ouest de la Direction générale fournissent au ministre des Transports des renseignements stratégiques sur l'état des réseaux ferroviaires du Canada. Le niveau des investissements et des dépenses est vérifié et évalué, et des prévisions sont analysées. Les rapports de contrôle de l'Office permettent au ministre de prendre les mesures qui s'imposent pour assurer un service adéquat.

Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers

En 1990, l'ONT a effectué des déterminations totalisant une somme globale de 35 millions de dollars pour le paiement de subventions destinées aux embranchements ferroviaires déficitaires, et 5,8 millions de dollars pour les services de transport de passagers. La somme des paiements pour 1990 totalise 40,8 millions de dollars.

Les paiements définitifs pour le Chemin de fer *QNS & L* ont été effectués pour les années 1985 à 1987. Par ailleurs, les paiements définitifs des embranchements du CN de 1985 à 1987, ainsi que ceux du CP de 1987, ont été versés en 1990.

Frais facturés à VIA Rail Canada

Le ministre des Transports a ordonné à l'Office de vérifier annuellement les frais engagés par le CP et le CN à l'égard de services voyageurs au Canada fournis à VIA Rail Canada. L'ONT détermine les frais approuvés qui seront utilisés par Transports Canada pour établir la facturation des frais, conformément aux ententes d'exploitation conclues entre VIA Rail et le CN et le CP.

En 1990, l'ONT a calculé le taux des factures finales pour les années 1985 à 1988 conformément au *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et aux recommandations de l'examen des coûts de VIA Rail. Le ministre des Transports a été informé du règlement de la facture des déterminations contenues dans le rapport de ces frais.

Ce calcul final des frais a permis de rattraper le retard dans le paiement des factures causé par l'examen des coûts de VIA Rail.

Autres réalisations

- Conformément au décret en conseil et à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'ONT a publié le barème de 1990, établissant des tarifs compensatoires minimaux pour le transport des produits dérivés du colza canola.
- L'ONT a décidé d'indexer les taux de location pour obtenir les nouveaux taux devant figurer dans les Directives de l'Annexe « A » de janvier 1991. Ces dernières servent à déterminer les indemnités à verser pour les projets de construction ou d'entretien de l'infrastructure exécutés suivant un arrêté de l'Office. La Direction générale fera un examen global des taux individuels ainsi que des problèmes de méthodologie non résolus.
- En 1990, l'ONT a effectué les paiements définitifs relatifs au transport vers l'est pour 1989.

TABLEAU 1

PAIEMENTS, 1990
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada $	Canadien Pacifique Limitée $	BC Rail Limited $	Central Western Railway $	Southern Rails Cooperative Limited $	Total $
Décembre 1989 [1]	27 170 824,85	23 084 569,53	213 930,90	120 682,29	25 862,63	50 615 870,20
Janvier 1990	28 758 501,91	21 213 357,68	342 749,20	117 750,10	29 485,86	50 461 844,75
Février	25 573 842,28	19 266 563,20	197 868,10	203 651,27	17 514,50	45 259 439,35
Mars	29 314 625,80	24 405 671,78	375 827,71	178 806,26	3 333,06	54 278 264,61
Avril[2]	31 000 851,07	30 693 584,69	269 246,97	133 342,45	25 322,35	62 122 347,53
Mai	37 122 198,43	36 701 208,48	194 016,36	194 502,28	25 465,17	74 237 390,72
Juin	31 496 856,41	31 518 978,13	199 095,34	143 022,24	18 736,84	63 376 688,96
Juillet[3]	30 868 467,36	24 044 685,19	302 475,25	193 530,27	20 891,96	55 430 050,03
Août	22 126 618,96	17 411 177,79	183 141,38	53 108,07	16 676,41	39 790 722,61
Septembre	19 516 345,63	17 794 480,02	13 609,64	80 363,87	19 375,60	37 424 174,76
Octobre	24 564 818,16	23 794 783,39	229 859,92	91 973,35	40 613,07	48 722 047,89
Novembre	28 187 363,32	34 959 316,66	189 883,65	35 792,31	19 130,42	63 451 456,36
Total	**335 701 314,18**	**304 888 376,54**	**2 711 704,42**	**1 606 494,76**	**262 407,87**	**645 170 297,77**

[1] Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux et au Canadien Pacifique Limitée en décembre 1989 conjointement avec les paiements versés en janvier, février et mars 1990 en vertu du *Règlement sur les versements aux compagnies de chemins de fer.*

[2] Le mois d'avril 1990 comprend le paiement de l'acompte à la Central Western Railway à l'égard de la campagne agricole 1988-1989 se terminant le 31 juillet 1989.

[3] Le mois de juillet 1990 comprend les paiements définitifs de l'acompte à la Compagnie des chemins de fer nationaux, au Canadien Pacifique Limitée et au BC Rail Limited à l'égard de la campagne agricole 1989-1990 se terminant le 31 juillet 1990.

TABLEAU 2

PAIEMENTS POUR 1989 VERSÉS AU 31 DÉCEMBRE 1990
LOI SUR LES CHEMINS DE FER* ET *LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

Type de paiements	Total $
Loi sur les chemins de fer	
Article 270	
(Service de trains de voyageurs)	6 049 669
Article 281	
(Tarifs de l'Est)	18 758 839
Total partiel	24 808 508
Loi de 1987 sur les transports nationaux	
Article 178	
(Embranchements)	20 538 790
Total partiel	20 538 790
TOTAL	**45 347 298**

TABLEAU 3

ARRÊTÉS ET DÉCISIONS, 1990
ABANDON D'EMBRANCHEMENTS

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
Nouvelle-Écosse				
(CP) Kentville[1]	Kentville-Annapolis Royal 4,60-58,4	53,8	1990-R-82 90/02/27	Abandon le 27 mars 1990.
(CP) Yarmouth[1]	Annapolis Royal-Yarmouth 0,0-86,6	86,6	1990-R-82 90/02/27	Abandon le 27 mars 1990.
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42,25-109,07	66,82	172-R-1990 90/03/29	Abandon le 29 mars 1991.
	Les embr. Lunenburg, Blue Rocks, Yarmouth et Liverpool Town	10,02	172-R-1990 90/03/29	Abandon le 28 avril 1990.
Québec				
(CN) Chapais	Franquet-Chapais 72,06-169,40	97,34	45-R-1990 90/01/31	Maintien en exploitation.
Ontario				
(CN) Burford Spur	Brantford-North Burford 3,35-11,00	7,65	1990-R-484 90/09/06	Maintien en exploitation.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	486-R-1990 90/09/17	Abandon le 17 septembre 1991.
(CN) Meaford	Barrie-Collingwood 1,09-31,40 y compris l'embr. Penetang 0,00-2,00 y compris l'embr. Pretty River 0,00-0,92	33,23	1990-R-521 90/09/20	Maintien en exploitation.

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
(CN) Marmora	Picton-Trenton 0,05-30,15 y compris l'embr. Bethlehem 0,00-4,23 y compris l'embr. Lake Ontario Cement Lead 0,00-1,34	35,67	1990-R-579 90/10/17	Rejeté.
(CN) Uxbridge[2]	Lindsay-Stouffville 0,00-38,88 y compris l'embr. Campbellford 85,18-86,28 y compris l'embr. Haliburton 0,00-0,53 y compris l'embr. Lindsay River 0,00-3,20 y compris l'embr. Lindsay Industrial 0,00-2,50	46,21	1990-R-588 90/10/18	Arrêté 1990-R-588 modifié par lettre-décision en date du 28 décembre 1990. Abandon le 1er avril 1991.
(CN) Uxbridge[2]	Points milliaires 38,88-Stouffville	1,43	1990-R-588 90/10/18	Maintien en exploitation.
Manitoba				
(CP) Lac du Bonnet	Molson-Lac du Bonnet 43,6-65,7	22,1	1990-R-125 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.
Saskatchewan				
(CP) Coronation	Major-Compeer 22,9-43,1	20,2	1990-R-129 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.
(CP) Empress	Leader-Empress 89,9-111,0	22,1	1990-R-127 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.
(CP) Kisbey	Arcola-Stoughton 0,5-23,3	22,8	1990-R-126 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.
(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington 72,73-112,87	40,14	1990-R-328 90/06/28	Abandon le 28 juillet 1990.
(CN) Central Butte	Moose Jaw Jct-Mawer 39,37-85,00	45,63	1990-R-122 90/04/04	Maintien en exploitation.
Alberta				
(CP) Stirling	Manyberries-Orion 0,0-6,0	6,0	1990-R-128 90/04/10	Abandon le 10 mai 1990.

Subdivision	Entre les points millilaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
Colombie-Britannique				
(CN) Cowichan	Victoria-Victoria 0,00-1,90 Y compris l'embr. Saanich	1,90 1,37	1990-R-37 90/01/29	Abandon le 28 février 1990.
(CP) Princeton	Penticton-Spences Bridge 0,0-177,8 y compris l'embr. Okanagan Falls 0,5-12,8	190,1	1990-R-318 90/06/21	Abandon le 21 juillet 1990.
(CP) Boundary[3]	Robson West-Grand Forks 30,7-92,6 Grand Forks-Midway 93,85-126,6 y compris l'embr. Carmi	97,05	484-R-1990 90/09/10	Abandon le 10 décembre 1990.
(CP) Boundary[3]	Tronçon Grand Forks 92,60-93,85 y compris l'embr. Carson	3,25	484-R-1990 90/09/10	Maintien en exploitation.

1, 2, & 3 : Compris dans une demande.

TABLEAU 4

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS DEMANDES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1990

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
Nouvelle-Écosse			
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42,25-109,07	66,82	Abandon le 29 mars 1991.
Nouveau-Brunswick			
(CP) Edmundston	CP Junction-Edmundston 55,6-56,1	0,5	Demande reçue le 6 juin 1990.
(CP) Edmundston/	Aroostook-Grand Falls 0,0-20,4	20,4	Demande reçue le 6 juin 1990.
Shogomoc	Aroostook 104,6-105,8	1,2	
(CP) Shogomoc	McAdam-Woodstock 0,0-51,5	51,5	Demande reçue le 6 juin 1990.
(CP) Shogomoc	Woodstock-Newburg 51,5-54,2	2,7	Sursis provisoire.
(CP) Shogomoc/	Newburg-Upper Kent 54,2-88,5	34,3	Demande reçue le 6 juin 1990.
Gibson	Newburg-Southampton 0,0-22,0	22,0	
(CP) Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88,5-104,6	16,1	Sursis provisoire.
(CP) Tobique	Perth Junction-Plaster Rock 0,0-27,5	27,5	Sursis provisoire.
Québec			
(CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48,10-104,23	56,13	Publication de l'avis de réexamen le 5 décembre 1989. Ajournement des procédures le 17 septembre 1990 et reprise le 17 novembre 1990.
(CN) Chapais	Franquet-Chapais 72,06-169,40	97,34	Maintien en exploitation.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
(CN) Granby	Clough-Marieville 15,57-38,70	23,13	Publication de l'avis de réexamen le 9 juillet 1990. Publication d'un avis modifiant les points milliaires le 28 septembre 1990.
(CN) Montmagny	Harlaka-St-Romuald 111,35-120,40	9,05	Demande reçue le 3 janvier 1990. Ajournement des procédures le 17 septembre 1990 et reprise le 17 novembre 1990.
(CP) St-Gabriel	Joliette-St-Félix 7,1-17,8	10,7	Demande reçue le 3 juillet 1990.
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's 2,62-36,50	33,88	Publication de l'avis de réexamen le 17 juillet 1990.
(CN) Sorel	Tracy-Sorel 45,50-47,16 Nicolet-St-Grégoire 77,00-84,20 y compris l'embr. Bécancour 0,00-0,30	9,16	Réexamen reporté.
(CP) Waltham	Wamo-Wyman 1,0-34,0 y compris l'embr. Hilton Mines 0,00-4,7	37,7	Demande reçue le 11 septembre 1990.
Ontario			
(CN) Burford	Brantford-North Burford Spur 3,35-11,00	7,65	Maintien en exploitation; réexamen d'ici trois ans.
CSX No. 1	Harrow-Amer 21,00-27,68	6,68	Demande reçue le 21 juin 1990.
(CN) Kincardine[1]	Listowel 0,00-1,41	1,41	Publication de l'avis de réexamen le 31 juillet 1990.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham 1,41-30,34	28,93	Publication de l'avis de réexamen le 31 juillet 1990.
(CN) Meaford	Barrie-Collingwood 1,09-31,40 y compris l'embr. Penetang 0,00-2,00 y compris l'embr. Pretty River 0,00-0,92	33,23	Maintien en exploitation; réexamen d'ici trois ans.
(CN) Newton[1]	Stratford-Palmerston 1,17-36,62	35,45	Publication de l'avis de réexamen le 31 juillet 1990.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
(CN) Owen Sound[1]	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	Publication de l'avis de réexamen le 31 juillet 1990.
(CN) Renfrew	Nepean-Amprior 0,00-27,20	27,20	Abandon prévu le 31 décembre 1991 ou 30 jours suivant la date à laquelle les parties auront convenu d'abandonner l'exploitation du tronçon visé.
(CN) Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13,00-34,05	21,05	Publication de l'avis de réexamen le 30 novembre 1989. Ajournement des procédures le 17 septembre 1990 et reprise le 17 novembre 1990.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	Abandon le 17 septembre 1991.
(CN) Uxbridge	Lindsay-points milliaire 38,88 0,00-38,88 y compris l'embr. Campbellford 85,18-86,28 y compris l'embr. Haliburton 0,00-0,53 y compris l'embr. Lindsay River 0,00-3,20 y compris l'embr. Lindsay Industrial 0,00-2,50	46,21	Arrêté 1990-R-588 modifié par lettre-décision en date du 28 décembre 1990. Abandon le 1er avril 1991.
(CN) Uxbridge	Point milliaire 38,88-Stouffville 38,88-40,31	1,43	Maintien en exploitation; réexamen d'ici trois ans.
Manitoba			
(CN) Neepawa	Neepawa-Rossburn Junction 33,60-37,79	4,19	L'abandon dépend de la construction d'un raccordement.
(CN) Rossburn	Rossburn Junction-Bethany 0,00-11,90	11,90	L'abandon dépend de la construction d'un raccordement.
Saskatchewan			
(CN) Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer 39,37-85,00	45,63	Maintien en exploitation; réexamen après l'an 2000.
(CP) White Fox	Meath Park-Sharpe 63,6-73,4	9,8	Demande reçue le 31 décembre 1990.

Embranchements	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
Colombie-Britannique			
(CP) Boundary	Grand Forks	1,25	Maintien en exploitation; réexamen d'ici trois ans.
	92,6-93,85		
	y compris l'embr. Carson	2,0	

SERVICES JURIDIQUES

Les Services juridiques conseillent le président, les membres et les employés de l'ONT sur toute question à caractère juridique.

Le concours des Services juridiques est requis dans tous les cas relevant de l'Office. En 1990, ils ont participé activement à des audiences d'importance liées aux cessions et raccordements de lignes ferroviaires, demandes de licences aériennes dans le Nord, ainsi qu'à différents projets spéciaux.

Le travail de nature juridique de l'Office est varié. Les avocats donnent des avis sur l'interprétation et sur l'application des lois et des règlements qui touchent les activités, les attributions et les compétences de l'Office. Ils recommandent à celui-ci les mesures à prendre dans des cas précis et le conseillent sur les aspects juridiques de ses décisions. Les avocats assistent les membres et le personnel dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions reçues par l'Office. De plus, ils représentent l'Office aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement. Les avocats représentent également l'Office à la Cour fédérale et à la Cour suprême du Canada dans les cas d'appel des décisions de l'Office sur des questions de compétence.

De plus, les avocats préparent des avis juridiques, donnent des conseils juridiques, examinent, vérifient ou rédigent des documents, s'occupent des dossiers à long terme et participent à des projets spéciaux.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

CAUSES ABANDONNÉES EN 1990

Algoma Central Railway c. l'ONT et al.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-229-89

L'Algoma Central Railway a déposé un avis de demande d'autorisation d'en appeler de la décision n° 34-R-1989 de l'Office datée du 20 janvier 1989 dans laquelle l'Office refusait d'approuver l'accord de cession proposé de la division des chemins de fer de l'Algoma Central Railway à l'Algoma Central Railway Inc. La demande d'autorisation d'appel a été autorisé par la Cour le 14 avril 1989.

L'avocat de l'Office a déposé un avis d'intention de participer à l'argumentation de l'appel le 10 mai 1989. Cette question est demeurée en suspens à la suite de l'aboutissement du second avis du 29 juin 1989 de l'Algoma Central Railway soumis à l'Office conformément à l'article 158 de la *LTN 1987*. Cette question tardive a été statuée par l'Office le 28 décembre 1989, et la cession n'a pas été approuvée.

Le 23 janvier 1990, l'Algoma Central Railway a déposé un avis d'interruption à la Cour d'appel fédérale.

DÉCISIONS RENDUES EN 1990

Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 89-A-331

Le 26 octobre 1989, le Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 509-R-1989 de l'Office datée du 3 octobre 1989 visant la tenue d'une audience publique au sujet du régime d'application de la clause 32(2) des Conditions d'adhésion.

Cette décision a été prise à la suite d'une plainte portée devant l'Office par l'Atlantic Container Express Inc. selon laquelle certains taux de transport à destination de Terre-Neuve n'étaient pas conformes aux Conditions d'adhésion.

Terre-Neuve a allégué que l'Office n'avait pas la compétence de tenir une audience publique.

La requête d'autorisation d'appel a été refusée par la Cour le 12 janvier 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-353-89

Le CN a déposé, le 16 septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'appel concernant la décision n° 269-R-1988 de l'Office, datée du 17 août 1988. Dans cette décision, l'Office a déclaré que les installations de Domtar à Donnacona, au Québec, étaient à une distance raisonnable du lieu de correspondance du CN et du CP, situé à Allenby (Québec), et qu'elles devraient être considérées comme étant dans les limites d'interconnexion aux termes de l'article 152 de la *LNT 1987*.

Le CN a fondé sa demande sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office n'a fourni aucune preuve appuyant sa conclusion.
- L'Office a violé les principes de justice naturelle en ayant des entretiens privés avec Domtar, sans donner au CN la chance de faire valoir son point de vue.
- L'Office a mal interprété le paragraphe 152(3) de la *LNT 1987* en calculant la distance d'après un tracé direct au lieu du parcours de la voie.
- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a déclaré que le lieu de correspondance se trouvait à une distance raisonnable.

La Cour a accordé l'autorisation d'appel le 4 juillet 1989.

En date du 12 mars 1990, la Cour a décidé d'accueillir l'appel et d'annuler la décision de l'Office datée du 17 août 1988 et de retourner le dossier auprès de l'Office pour qu'il soit réexaminer.

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-78-90

Le CP et le CN ont déposé séparément une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 570-R-1989 de l'Office datée du 15 novembre 1989.

Cette décision ordonnait aux compagnies de chemin de fer de déposer un relevé des économies liées à la productivité aux fins du calcul des coûts de l'année de référence par l'Office comme l'exige l'article 38 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Les requérants ont allégué que l'Office avait commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence en interprétant erronément le paragraphe 38(1) et l'alinéa 28(2)a) de la *LTGO* et tout particulièrement l'expression adapté à « l'évolution des besoins en matière de mouvements de grain ».

Les deux requêtes d'autorisation d'appel furent entendues ensemble et accueillies par la Cour le 30 janvier 1990.

En date du 15 mars 1990, la Cour a rejeté sans frais les appels.

Brièvement, la Cour a affirmé que le « processus en question n'a d'autre but que de procurer des données pour établir les taux futurs et qu'il était raisonnable d'affirmer que le Parlement autorise l'Office à considérer si les coûts engagés dans le passé le sont non seulement pour cette période mais aussi adaptés à l'évolution des besoins futurs ». (traduction libre)

Canadien Pacifique Limitée c. CCT et CSP Foods Ltd. et al.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1099-87

Le 28 octobre 1987, le CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39414 prise par le Comité des transports sur chemin de fer (CTCF) le 28 mai 1986, qui ordonnait le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza canola de Thunder Bay à Drummondville.

Comme motif d'appel, le CP a soutenu que le CTCF aurait outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs, qu'il aurait mal interprété les directives du décret en conseil C.P. 1976-894 du 13 avril 1976 et questionna la validité du décret en conseil.

La Cour a rejeté l'appel du CP le 13 juin 1990. La Cour a affirmé que le décret en conseil était valide et n'a pas été mal interprété par le CTCF relativement aux questions dans ce dossier.

Ministre des transports et des travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard c. le CN et l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-218-90

La Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel logé par le ministre des Transports et des travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard (demandeur) contre la décision n° 348-R-1989 et l'arrêté n° 1989-R-180 rendues par l'Office le 12 juillet 1989 qui autorisait l'abandon de huit chemins de fer, parmi lesquels sept d'entre eux constituaient l'entier réseau de chemin de fer desservant l'Île-du-Prince-Édouard et l'autre situé au Nouveau-Brunswick reliant Borden, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Cap Tormentine jusqu'au réseau principal du CN Québec-Halifax.

Dans son appel, le demandeur a allégué que les conditions d'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard à la confédération obligeaient le Canada à exploiter le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard et que la décision de l'Office d'abandonner les embranchements conformément à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* outrepassait sa compétence.

Le 20 juin 1990, la Cour a jugé que la décision et l'arrêté de l'Office n'étaient pas contraire aux conditions d'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard et, que le Canada n'avait aucunement l'obligation de maintenir et d'exploiter une liaison ferroviaire entre l'Île et le continent. La seule obligation pour le Canada consistait à « assurer un service de traversier, ce qui a pour *effet* d'établir un lien avec le réseau ferroviaire de compétence fédérale sans que cela ne soit obligatoire ».

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT et l'Alberta Gas Chemicals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossier : 21742

Le 21 décembre 1989, le CP a déposé une requête d'autorisation d'appel d'un jugement prononcé par la Cour d'appel fédérale le 25 octobre 1989. Dans son jugement, la Cour a rejeté l'appel du CP contre la décision n° 507-R-1989 de l'Office datée du 2 octobre 1989 qui établissait un taux de ligne concurrentiel pour

le transport du méthane de Medicine Hat, en Alberta, jusqu'à la frontière américaine.

La requête d'autorisation d'appel était fondée sur les motifs suivants :

1. Les questions soulevées dans l'appel étaient d'intérêt public et devaient être tranchées par la Cour suprême du Canada.

2. La Cour d'appel fédérale a commis une erreur de droit en décidant que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* autorisait l'Office à fixer un taux de ligne concurrentiel lorsqu'il n'y a pas de ligne concurrentielle.

3. La Cour d'appel fédérale a commis une erreur de droit dans son interprétation du terme « destination ».

La requête d'autorisation d'appel a été rejetée avec dépens le 15 mars 1990.

CAUSES EN INSTANCE EN 1990

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-221-89

Le CN a déposé, le 1er septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'appel concernant la décision n° 206-R-1988 de l'Office datée du 2 août 1988. Cette décision portait sur l'abrogation de certaines ordonnances du Comité des transports sur chemin de fer (CTCF) relatives aux manœuvres spéciales d'interconnexion à Montréal-Est, au Québec, ainsi qu'à Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario.

La demande du CN se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, entrés en vigueur le 1er janvier 1988, n'avaient pas pour effet d'annuler les prix non compensatoires prescrits dans les ordonnances du Comité des transports sur chemin de fer.

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu qu'avant de mettre en application des prix compensatoires pour des services d'interconnexion, le transporteur ferroviaire doit publier son tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 117(1) de la *LNT 1987*.

- La demande en autorisation d'appel soulève d'importantes questions de droit et de compétence relativement à l'interprétation de la récente *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et aux pouvoirs qu'elle confère à l'Office national des transports.

Le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la demande le 13 avril 1989.

ACE - Atlantic Container Express Inc. c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-74-90

Le 11 octobre 1989, ACE a déposé une requête d'autorisation d'appel des décisions de l'Office datées respectivement du 13 septembre et du 3 octobre 1989. Dans ces décisions, l'Office a jugé que l'ACE n'avait pas le droit d'obtenir la divulgation de tous les renseignements confidentiels concernant la plainte qu'elle a faite en vertu des articles 35 et 113 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

L'ACE se plaignait que certains taux exigés pour le transport à destination de Terre-Neuve et des Maritimes ne sont pas conformes aux conditions d'adhésion de cette province et qu'ils ne sont pas compensatoires. Elle allègue que, pour participer pleinement à la procédure, il lui faut prendre connaissance de tous les renseignements confidentiels.

La requête d'autorisation d'appel a été accordée le 15 décembre 1989.

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT et CSP Foods Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-193-90

Le 22 décembre 1989, le CP a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 596-R-1989, datée du 24 novembre 1989, dans laquelle l'Office lui ordonnait de publier un tarif tel que demandé par CSP Foods Ltd.

Dans sa requête, CSP Foods Ltd. a demandé à l'Office d'ordonner au CP de publier des taux pour le transport de l'huile et de la farine de colza canola, de Altona et Harrowby, au Manitoba, et de Nipawin, en Saskatchewan, jusqu'à Winnipeg, au Manitoba, afin d'être acheminés à certains endroits aux États-Unis.

Le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en jugeant que, selon le paragraphe 115(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, il serait dans l'obligation de publier un tarif pour ce type de transport ayant lieu sur un parcours continu et dont certaines parties sont exploitées par deux compagnies de chemin de fer ou plus (trafic bout à bout), tel que stipulé aux articles 129 à 133 de la *LTN 1987*.

La requête d'autorisation d'appel a été accordée le 7 mars 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. CCT et Ville de Mont-Royal

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1229-88

Le CN a interjeté appel de l'ordonnance n° R-41370 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, datée du 7 décembre 1987, concernant la répartition des coûts de reconstruction et d'entretien du passage supérieur situé dans la ville de Mont-Royal.

La requête d'autorisation d'appel a été agréée par la Cour le 9 décembre 1988, mais uniquement à l'égard de la question de droit suivante :

« Le Comité a-t-il commis une erreur dans la répartition des frais des travaux, soit en tenant compte de facteurs non pertinents, soit en omettant de prendre en compte des facteurs pertinents ? »

McCain Foods Ltd. c. l'ONT et CP

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-101-90 - Subdivision Shogomoc - ONT n° 1989-R-90
A-102-90 - Subdivision Tobique - ONT n° 1989-R-91

McCain Foods Ltd. a déposé des avis de demande d'autorisation d'appel concernant les arrêtés n° 1989-R-90 et 1989-R-91 de l'Office, datés du 12 mai 1989, qui autorisent l'abandon de l'exploitation des subdivisions Shogomoc et Tobique. Les requêtes d'autorisation d'appel ont été agréées par la Cour le 15 janvier 1990.

McCain Foods Ltd. fonde ses deux demandes sur les allégations suivantes :

1. l'Office a commis une erreur de droit en ne se conformant pas au paragraphe 165(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, du fait qu'il n'a pas pris les arrêtés susmentionnés dans les six mois suivant la demande d'abandon d'exploitation;

2. l'Office a commis une erreur de droit en ne donnant pas pleinement effet et exécution à un bail à long terme passé entre le CP et la New Brunswick Railway Company en vue de l'exploitation des embranchements, lequel bail découle d'une obligation légale précise d'exploiter ces voies;

3. l'Office a violé les principes d'équité et de justice naturelle, et a ainsi perdu ou outrepassé toute compétence qu'il aurait pu avoir.

La Ville de Montréal c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-218-90

La Ville de Montréal a interjeté appel de la lettre-décision de l'Office, datée du 16 novembre 1989, concernant le passage supérieur à la gare de triage du CP située à Côte Saint-Luc.

Dans sa requête d'autorisation d'appel de cette décision, la Ville de Montréal allègue que l'Office a commis une erreur de droit en privant le demandeur de son droit d'intervenir pleinement dans la cause, en violation des principes de justice naturelle.

La requête d'autorisation d'appel déposée par le demandeur le 16 novembre 1989 a été agréée par la Cour le 28 février 1990.

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-301

Le 29 janvier 1990, le CP a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 650-R-1989 de l'Office, datée du 28 décembre 1989, concernant la requête présentée par CSP Foods Ltd. en vue de faire établir des taux de ligne concurrentiels pour le transport d'huile de colza canola au moyen de wagons-citernes fournis par l'expéditeur.

Dans sa requête d'autorisation d'appel de cette décision, le CP allègue que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence.

Le CP a demandé à la Cour que sa requête soit mise en suspens en attendant le règlement d'une question concernant des taux non compensatoires qui relève de l'Office et qui est directement reliée à sa décision du

28 décembre 1989. Cette demande a été acceptée par la Cour le 28 mai 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-715-90

Le 27 février 1990, le CN a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 45-R-1990, dans laquelle l'Office rejetait la demande présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Chapais.

Dans sa requête en autorisation d'appel de cette décision, le CN soutient que l'Office a commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence, particulièrement en ce qui a trait à sa détermination des « pertes réelles » de la ligne de chemin de fer visée par la demande d'abandon d'exploitation et à son interprétation des « motifs raisonnables de croire que la ligne puisse devenir rentable dans un avenir prévisible ».

L'autorisation d'appel a été accordée par la Cour le 24 août 1990.

Sa Majesté la Reine du chef de la province de la Nouvelle-Écosse c. CP

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-303

Le 28 mars 1990, la province de la Nouvelle-Écosse a déposé une requête d'autorisation d'appel de l'arrêté n° 1990-R-82, daté du 27 février 1990, par lequel l'Office modifiait, conformément à l'article 41 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, son arrêté n° 1989-R-182, daté du 13 juillet 1989, en changeant la date d'entrée en vigueur de l'abandon de l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Kentville du 13 juillet 1990 au 27 mars 1990.

Dans sa requête d'autorisation d'appel, la province de la Nouvelle-Écosse allègue que l'Office a commis une erreur de droit ou qu'il a outrepassé sa compétence en modifiant son arrêté de manière à avancer la date d'abandon de l'exploitation de l'embranchement. La province de la Nouvelle-Écosse allègue également que l'arrêté n'aurait pas dû être pris en application de l'article 41 de la *LTN 1987*, mais plutôt en vertu du paragraphe 172(2) de cette loi.

L'autorisation d'appel a été accordée par la Cour le 26 juillet 1990.

Sa Majesté la reine du chef de la province de la Nouvelle-Écosse c. CN

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-305

Le 27 avril 1990, la province de la Nouvelle-Écosse a déposé une requête d'autorisation d'appel de la décision n° 172-R-1990, datée du 29 mars 1990, dans laquelle l'Office autorisait l'abandon de l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Chester dans la province de la Nouvelle-Écosse.

Dans sa requête en autorisation d'appel, le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit dans son interprétation de la détermination économique prévue à l'article 164 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

L'autorisation d'appel a été accordée par la Cour le 16 novembre 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-307

Le 12 juin 1990, le CN a déposé une requête d'autorisation d'appel de la lettre-décision de l'Office, datée du 15 mai 1990, concernant la cession par le CN à la société Consolidated Rail Corporation d'un tronçon de la subdivision Massena du CN.

Dans sa requête en autorisation d'appel de cette décision, le CN allègue que « l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en lui ordonnant de donner avis de la vente susmentionnée, conformément au paragraphe 158(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, en dépit du fait que cette transaction avait déjà été approuvée par le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 213(2) de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* ».

La requête d'autorisation d'appel du CN a été agréée par la Cour le 1er novembre 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-309 (voir dossier de la Cour d'appel fédérale n° 90-A-2961)

Le CN a déposé une requête d'autorisation d'appel de deux décisions interlocutoires, datées du 23 mai 1990, dans lesquelles l'Office rejetait la requête présentée

par le CN en vue d'ajourner la cause relative à l'abandon de l'exploitation de la subdivision Marmora et ordonnait que le CN remette des documents à l'un des intervenants, l'Ontario Lake Cement Limited.

L'autorisation d'appel a été accordée par la Cour le 24 octobre 1990.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-2961

Le 16 novembre 1990, le CN a déposé un avis de requête d'autorisation d'appel de la décision n° 506-R-1990 et de l'arrêté n° 1990-R-579 de l'Office, datés du 17 octobre 1990, concernant la requête présentée par le CN en vue d'abandonner l'exploitation de la subdivision Marmora.

Dans sa demande d'autorisation d'appel, le CN allègue que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en suscitant une crainte raisonnable de partialité, en violation des principes de justice naturelle.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION CENTRALE ET DES ACTIVITÉS RÉGIONALES

ADMINISTRATION CENTRALE

Cette direction générale fournit un ensemble de services de soutien administratif et de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et des systèmes d'information qui s'y rattachent. La Direction générale assure une gamme complète de services financiers et d'administration générale à l'appui des programmes mis sur pied par l'Office et conformes aux politiques administratives du gouvernement. Elle établit et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'ONT.

La **Direction des finances, de la planification et de l'administration** élabore et met en œuvre les modes de planification stratégique des programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT. Elle fournit des services et élabore des systèmes touchant la gestion des fournitures, des locaux, des télécommunications, de la sécurité, du contrôle des formulaires et des manuels, des contrats d'administration et diverses autres fonctions administratives.

La **Direction des services de l'informatique** élabore et met en œuvre des politiques et des plans touchant le traitement des données électroniques (TDE), en l'occurrence la gestion de l'information à l'ONT, crée des systèmes TDE adaptés aux besoins de fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des avis concernant l'application de la technologie du TDE aux activités de l'ONT.

La Direction des services de communication renseigne le public et les médias au sujet des arrêtés, des décisions et des responsabilités de l'Office, offre au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication, notamment des services de consultation, de planification, de surveillance des médias et de publication. De plus, elle est responsable de la gestion des archives et des services bibliothécaires.

La **Direction de la vérification interne** est responsable d'un programme détaillé de vérification interne. Ce programme permet au président et à la haute direction d'obtenir une évaluation objective sur

ADMINISTRATION CENTRALE

Cette direction générale fournit un ensemble de services de soutien administratif et de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et des systèmes d'information qui s'y rattachent. La Direction générale assure une gamme complète de services financiers et d'administration générale à l'appui des programmes mis sur pied par l'Office et conformes aux politiques administratives du gouvernement. Elle établit et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'ONT.

La **Direction des finances, de la planification et de l'administration** élabore et met en œuvre les modes de planification stratégique des programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT. Elle fournit des services et élabore des systèmes touchant la gestion des fournitures, des locaux, des télécommunications, de la sécurité, du contrôle des formulaires et des manuels, des contrats d'administration et diverses autres fonctions administratives.

La **Direction des services de l'informatique** élabore et met en œuvre des politiques et des plans touchant le traitement des données électroniques (TDE), en l'occurrence la gestion de l'information à l'ONT, crée des systèmes TDE adaptés aux besoins de fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des avis concernant l'application de la technologie du TDE aux activités de l'ONT.

La **Direction des services de communication** renseigne le public et les médias au sujet des arrêtés, des décisions et des responsabilités de l'Office, offre au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication, notamment des services de consultation, de planification, de surveillance des médias et de publication. De plus, elle est responsable de la gestion des archives et des services bibliothécaires.

La **Direction de la vérification interne** est responsable d'un programme détaillé de vérification interne. Ce programme permet au président et à la haute direction d'obtenir une évaluation objective sur

l'efficacité, le coût et la performance des politiques et des pratiques de gestion de l'ONT, ainsi que des recommandations. La Direction générale s'assure aussi de la concordance de ces points avec le mandat législatif de l'ONT et les directives des organismes centraux.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

Région de l'Atlantique
Édifice Place l'Assomption
770, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick) E1C 9L5
Téléphone : (506) 851-7444
Télécopieur : (506) 851-7105

Région du Nord
Pièce 304, niveau de la mezzanine
Édifice Air Terminal
Aéroport de Whitehorse
WHITEHORSE (Yukon) Y1A 3E4
Téléphone : (403) 668-4564
Télécopieur : (403) 668-7954

Région de l'Ontario
28, rue Cumberland nord
THUNDER BAY (Ontario) P7A 4K9
Téléphone : (807) 345-0025
Télécopieur : (807) 345-8045

Région de l'Ouest
3e étage
350, Troisième Avenue nord
SASKATOON (Saskatchewan) S7K 6G7
Téléphone : (306) 975-5201
Télécopieur : (306) 975-5206

Région du Pacifique
Pièce 1310
800, rue Burrard
VANCOUVER (Colombie-Britannique) V6Z 2G7
Téléphone : (604) 666-2050
Télécopieur : (604) 666-1982

Région du Québec
Pièce 605
606, rue Cathcart
MONTRÉAL (Québec) H3B 1K9
Téléphone : (514) 283-7620
Télécopieur : (514) 283-9702

Conformément à l'article 20 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'ONT a le pouvoir d'établir des bureaux régionaux à l'extérieur de la région de la Capitale nationale, dont un bureau dans la région de l'Atlantique et un dans l'Ouest. Afin de rendre ses services accessibles et de faire en sorte qu'ils répondent aux besoins des usagers des transports du Canada tout entier, l'ONT a décidé d'ouvrir des bureaux dans les régions suivantes : le Nord (Whitehorse), le Pacifique (Vancouver), l'Ouest (Saskatoon), l'Ontario (Thunder Bay), le Québec (Montréal) et l'Atlantique (Moncton).

Bureau régional de l'Atlantique

Le bureau de la Région de l'Atlantique a ouvert ses portes en juin 1988. Il se veut avant tout un « microcosme » des activités gérées par le personnel de l'Administration centrale actuellement établi à Hull, au Québec. Le bureau de la Région de l'Atlantique est responsable des questions locales se rattachant aux quatre secteurs de programmes suivants.

Règlement des différends : cette section a été mise sur pied afin de contribuer à résoudre les différends de nature économique entre transporteurs et usagers des services de transport afin que ces derniers soient efficaces et utiles dans la région de l'Atlantique. Ses principales responsabilités sont : l'analyse des effets de la concentration économique et son impact sur le marché, y compris les fusions et les acquisitions, ainsi que le traitement des demandes liées à l'infrastructure ferroviaire.

- **Rationalisation du réseau ferroviaire :** cette section analyse toute question concernant les services ferroviaires de voyageurs et la rationalisation des embranchements. Elle collabore aux audiences publiques ayant trait aux abandons de lignes ferroviaires, et surveille et évalue tout changement technique et économique survenant dans sa région et ayant un impact sur les responsabilités de l'ONT.

- **Entrée sur le marché et analyse du marché :** cette section assume deux principales fonctions, soit l'administration et le contrôle de l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, ainsi que la participation à l'examen annuel visant à déterminer les effets précis de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

- **Programme de subventions des marchandises dans la Région de l'Atlantique :** cette section administre les programmes de subventions de marchandises s'appliquant à cette région. Le bureau de Moncton administre deux programmes de cette nature : la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Les subventions annuelles versées aux termes de ces deux lois totalisent 107,7 millions de dollars. Le bureau de Moncton ajoute aux tâches internes de vérification en procédant à des vérifications sur place dans la région afin d'examiner les réclamations présentées en vertu des programmes de subventions et de voir au règlement de ces paiements de subventions à l'endroit de plus de 2 300 réclamants dont la demande fut présentée en vertu de ces programmes. De nouvelles procédures de vérification ont été approuvées afin d'accroître la qualité et d'augmenter la quantité de traitement des réclamations.

Effectif régional

En plus du membre régional résidant, le bureau compte 45 employés qui, pour la plupart, ont pour tâche de mettre en œuvre les programmes de subventions des marchandises.

Réalisations

Le Bureau régional de l'Atlantique a mis sur pied une informatisation de ses activités d'administration et un système informatique de traitement des réclamations, lequel a augmenté la productivité à la fois dans le secteur des programmes opérationnels et dans celui des vérifications de subventions. En 1990, le personnel a traité 16 075 réclamations de subventions.

Au cours de la dernière année, le bureau de Moncton a participé à 12 cas d'enquêtes aériennes concernant le contrôle de l'application, a procédé à 19 inspections chez des transporteurs aériens, en plus de participer à un nombre important de cas de règlement de différends d'infrastructure ferroviaire.

Bureau régional de l'Ouest

En 1990, le bureau de la Région de l'Ouest, établi à Saskatoon, a poursuivi son travail d'administration régionale des trois secteurs de programmes importants suivants, lesquels relèvent de la responsabilité de l'Office.

- **Entrée sur le marché et analyse du marché :** ce secteur veille, au niveau régional, à l'administration et à l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, de même qu'à la préparation d'avis ayant trait à la négociation et à l'application d'ententes internationales pour l'Ouest canadien. Il procède à des examens annuels visant à déterminer les effets précis de la nouvelle législation.

Au cours de l'année, le bureau régional a reçu et traité les demandes suivantes : 27 demandes de licences de transport aérien pour le sud du Canada, 79 demandes de licences de transport aérien pour le nord du Canada et 22 demandes de licences de transport aérien international de classe 9-4.

Des consultations ont eu lieu avec différents organismes provinciaux et fédéraux, ainsi que de nombreux usagers des services de transport dans l'Ouest canadien, à propos des effets de la nouvelle législation. De même, des réunions ont eu lieu avec des représentants de diverses communautés nordiques dans le but de discuter de l'impact des nouvelles réglementations régissant les services de transport dans ces lieux. Des liens ont également été maintenus avec les transporteurs aériens et ferroviaires pour obtenir et rendre compte des effets de la réforme de la réglementation touchant les consommateurs et les fournisseurs de services de transport dans l'Ouest canadien.

- **Règlement des différends :** ce secteur contribue au règlement des différends liés à l'économie et à l'infrastructure mettant aux prises les transporteurs et les usagers des services de transport.

En 1990, le bureau régional a continué d'être concerné par des litiges touchant aux services de transport intermodal adéquats dans l'Ouest canadien. Il y a eu deux plaintes majeures déposées contre le CN et le CP, conformément aux articles 59 et 60 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, par Container Port of Saskatchewan Corporation. Le personnel régional a prêté assistance à une audience publique de l'ONT, tenue à Saskatoon, afin d'enquêter sur ces plaintes. De plus, un certain nombre de demandes reliées à d'autres services et taux ont été déposées au bureau régional en regard du transport des passagers et des marchandises. Elles ont toutes été résolues avec satisfaction.

Le programme d'infrastructure ferroviaire, à sa première année complète suivant sa transition d'un programme fondé sur la sécurité à un programme visant à satisfaire aux besoins du public et mettant l'accent sur le partage des coûts entre les parties concernées, a continué d'être une priorité. En décembre, des obligations environnementales ont été ajoutées aux procédures d'infrastructure ferroviaire, conformément au Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.

Le personnel du bureau régional a continué à surveiller les progrès consécutifs à l'exécution d'un important projet de relocalisations ferroviaires dans la ville de Régina.

Au cours de 1990, le personnel a résolu 103 plaintes orales et écrites reliées au transport aérien intérieur et international de passagers et de fret. Comme par les années passées, on a constaté un nombre considérable de manifestations du public en rapport avec l'interruption inattendue de services de vols affrétés, les passagers demandant un avis concernant leurs droits dans ces cas précis.

À l'appui des activités du bureau de l'administration centrale, le personnel du bureau régional a surveillé les opérations d'approvisionnement des transporteurs maritimes du Nord sur le système du lac Athabasca.

Dans le domaine des services de transport à l'intention des personnes handicapées, le bureau régional a continué d'être concerné par le règlement de différends concernant l'accessibilité aux installations aéroportuaires et aux aéronefs, de même qu'à la formulation de conseils au public conformément aux droits des passagers désavantagés en général.

- **Subventions au transport :** ce secteur assure une participation régionale à la rationalisation du réseau ferroviaire, aux subventions au transport et aux activités liées au contrôle du transport du grain de l'Ouest.

Au cours de l'année, le personnel de ce bureau a participé au traitement d'un certain nombre de demandes d'abandon de lignes ferroviaires, procédé à des vérifications du trafic céréalier acheminé aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (*LTGO*) et a participé au contrôle des frais de dépenses et des investissements des compagnies ferroviaires liées au transport du grain. La plupart de ces activités impliquaient des enquêtes sur place par le personnel régional.

En vertu du paragraphe 157(4) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, trois demandes ont été traitées par le bureau régional afin de savoir si une section de ligne ferroviaire devait être considérée comme un épi ou une voie de cour de triage ne faisant pas partie d'un embranchement ferroviaire ou d'une voie auxiliaire. Le personnel a également participé à une audience publique tenue à la suite d'une demande faite en vertu de l'article 158 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* liée à la vente proposée de portions des subdivisions Coronation et Lacombe du CP à la Central Western Railway Corporation.

TABLEAU 1

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE PAIEMENTS CERTIFIÉS, 1990

	Paiements certifiés[1] 1989			Paiements certifiés[1] 1990		
	Chemin de fer	Camion	Bateau	Chemin de fer	Camion	Bateau
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	6,0	–	–	11,5	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Lois sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	21,2	–	–	28	–
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)	2,2	7,7	–	4,7	9,3	–
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic intérieur)	4,9	38,2	0,6	7,9	45,4	0,9
Total (Programme)	**13,1**	**67,1**	**0,6**	**24,1**	**82,7**	**0,9**
Total des réclamations acceptées pour vérification	**113**	**14 406**	**21**	**219**	**15 616**	**45**
Nombre de réclamations examinées	**77**	**13 222**	**30**	**204**	**16 075**	**36**

[1] Millions de dollars

DIRECTION GÉNÉRALE DES RESSOURCES HUMAINES

La Direction générale des ressources humaines fournit une gamme complète de services de ressources humaines servant de soutien administratif aux opérations de l'ONT.

La Direction générale élabore et met en œuvre les politiques, plans et programmes stratégiques de ressources humaines constituant un volet essentiel des opérations et des services offerts par l'ONT. En outre, elle fournit des avis, de l'aide et des services à la haute direction de l'ONT. La Direction générale comprend la Direction de la rémunération et des relations de travail et la Direction des programmes de ressourcement.

La Direction de la rémunération et des relations de travail administre les programmes de classification de postes, d'analyse de l'organisation et d'identification linguistique, y compris la vérification, l'examen et la révision de classification et les griefs en cette matière. Elle est également responsable des relations de travail, de la rémunération et des avantages accordés aux employés ainsi que d'autres programmes connexes, tels que ceux de la santé et de la sécurité professionnelle et des conflits d'intérêt.

La Direction des programmes de ressourcement administre les programmes de planification, de recrutement et de sélection des ressources humaines, de réaménagement des effectifs, de formation et de perfectionnement du personnel, de langues officielles, d'équité en matière d'emploi ainsi que de divers autres programmes relatifs à la catégorie de la gestion. Elle a également la responsabilité d'administrer les programmes d'aide aux employés ainsi que ceux ayant trait à l'évaluation du rendement du personnel.